

سند إلى الأمم المتحدة

كتاب القناة
أمر رضية السديل
واتفاقية ١٨٨٨

تأليف

الدكتور محمد صبري

الطبعة الثانية

مقدمة بكتاب من السيد رئيس الجمهورية

جمال عبد الناصر

باحث التمهضة في الشرق

١٩٥٧

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

رِئَاسَةِ الْجُمْهُورِيَّةِ

مكتب الرئيس

السيد الدكتور محمد صبرى

وبعد

تحية طيبة

فأشكر لك اهدائك التي بحنك القيم * أسرار
قضية التدويل واتفاقية ١٨٨٨ م * حيث أوضحت لي
بما لا بدع مجالاً للشك حتى مصر في التأميم وأكدت
أن هذا من صميم سيادتها وأن بريطانيا هي التي خرفت
اتفاقية ١٨٨٨ في أثناء احتلالها لمصر ، وان هذه الاتفاقية
تعطى الحن كما لا لمصر .

وانى اذ أشكر لك أرجو لك توفيقاً من أبحاثك

ودراساتك الطيبة

والله أكبر والمزة لمصر .

القاهرة فى ١٠ / ٢ / ١٩٥٧

رئيس الجمهورية



مقدمة

ظهرت كتب كثيرة عن قناة السويس ولكن معظم ما ورد في هذه الكتب أو المقالات التي تحتوى عليها ، ولا أقول كلها ، لا يمكن أن يسمى دراسة بالمعنى الصحيح أى ان بعضه، وهو أفضله ، شبه علمي ، والبعض الآخر غير علمي . وكنا نتظر على الأقل ، من ناحية الأسلوب ، أن تحذى كتاباتها ، خطب عبد الناصر ، في رصاتها واتزانها ، وأن تترك لصحفنا الرد على الصحف الفرنسية أو الانجليزية بأسلوبها ، هذه الصحف التي لقبت الحكومة المصرية ، بعد تأميم القناة ، بعصابة لصصوص *Nasser's Robbers Gang* وقد تكفلت فعلا صحافتنا بالرد عليها . وعلى أية حال كان يجب عدم الالتفات الى هذه « الرغبة » ودراسة الموضوع سيما وان مناقشته في الهيئات الدولية المختلفة ، والمؤتمرات المقبلة ، تقتضى منا الاحاطة به ، وبمصادره وموارده ، احاطة تامة .

وسيرى القارىء ، في هذه الصفحات ، ان فكرة التدويل بصفة عامة ترجع الى أوائل القرن التاسع عشر ، أى منذ التفكير في شق القناة في أواخر عصر محمد على ، كما ان فكرة التدويل على أساس انشاء لجنة دولية على غرار لجنة الطونة^(١) (الدانوب) ترجع الى

(١) روى الاستاذ الحفناوى « وظهرت لى المؤامرة بكامل أجزائها لأول مرة فى سنة ١٩٥٠ ، وفى مدخل شركة قناة السويس بباريس ، فيومئذ كنت أنقب فى محفوظات الشركة المنحلة فاجتمع بى « فرانسوا شارل رو » رئيس الشركة ليشرح لى وجهة النظر الغربية ، ويقول انه حين يتقضى أجل الالتزام يجب ان تدار الحركة الملاحية فى القناة ، بواسطة لجنة دولية شبيهة بلجنة الدانوب ، وهذه اللجنة يجب ان تدير القناة تحت اشراف الامم المتحدة » .

ما قبل افتتاح القناة ، فى عصر اسماعيل ، وكانت انجلترا صاحبة الفكرة ، حتى اذا جاء عام ١٨٨٥ ، وانعقد مؤتمر باريس ، تقدمت فرنسا بمشروع يتبنى هذه الفكرة بينما كان المشروع الانجليزى يتجاهلها ، وقد فندت انجلترا الفكرة فى المؤتمر بحجج تناقض حججها القديمة •• كما أن فكرة انشاء هيئة كهيئة المتفعين شبيهة « باتحاد نقابى » محل الشركة المنحلة أو الادارة القائمة ، ترجع الى سنة ١٨٧٥ (بعد شراء أسهم مصر) • وكذلك ترجع فكرة التدويل على أساس « عدم ترك القناة تحت رحمة رجل واحد أو حكومة واحدة » الى الفترة الواقعة بين سنتى ١٨٧٤ و ١٨٨٢ حين كانت انجلترا تفكر فى انشاء قناة ثانية أو الاستيلاء على القناة ، فكان لا بد من التخلص من دلبيس ، كما تريد اليوم التخلص من عبد الناصر ، والتخلص فى صورة من الصور من الحكومة المصرية ، صاحبة الحق وصاحبة الامتيازات ومانحتها ••

وقد ساعدنا انقطاعنا لدراسة تاريخ مصر والقناة منذ ثلاثين عاما على الرجوع الى جميع المصادر الرسمية كالوثائق المطبوعة فى الكتاب الأصفر الفرنسى والكتاب الأزرق الانجليزى ، أى الى المصادر الأصلية وتحليلها لا الاكتفاء بما يرد فى الكتب الأجنبية من اشارة اليها أو تلخيص عابر لها ، فى سطور وكلمات ، تلخيصا يطابق وجهة نظر معينة ، وآسف أن أقرر بهذه المناسبة ان مجلدات الكتاب الأصفر ، الخاصة بقناة السويس ، مثلا ، لا توجد فى مكتبتنا العامة جميعا ، كما لا توجد فيها مجموعة كاملة أو شبه كاملة من الكتب الخاصة بمصر أو أفريقيا ، مما يشل حركة البحث فى وقت نحن أحوج ما نكون فيه الى الدراسات العلمية التى تتناسب مع نهضتنا الحاضرة والدور الذى تلعبه مصر فى أفريقيا والعالم

وقد رجعنا أيضاً ، بطبيعة الحال ، الى مصادرنا الخاصة كالوثائق الرسمية الخطية التي لم يسبق نشرها ، الوثائق الموجودة فى سجلات وزارة الخارجية الفرنسية أو الانجليزية ، وقد نشرنا الكثير منها فى المجلد الثانى من تاريخ (الامبراطورية المصرية) فيما يتعلق بفضائح شركة السويس (وهو موضوع الكتاب الثانى) وبقي لدينا الكثير منها خاصا بالقناة **

وجملة القول لقد فصلنا وجهة النظر المصرية ، فى هذه الصفحات ، تفصيلا على أساس علمى مدعم ، وأثبتنا كيف كانت فكرة التدويل ، فى جميع عصورها ، لا تدور الا على محور واحد : الاستيلاء على القناة ، وكيف ان اتفاقية الاستانة ، التي حللنا بنودها بندا بندا كما حللنا محاضر جلسات مؤتمر باريس الذى مهد لها ، لا تكسب الدول حقوقا ، كما يدعون اليوم ، ولا تصلح أن تكون أساسا ، من قرب أو من بعد ، لمشروع التدويل الذى تقدم به الغرب حرصا على هدم سيادة مصر من طريق « الاستعمار الجماعى » *

الفصل الأول

معنى التدويل

تطالب انجلترا وفرنسا ، منذ تأميم شركة القناة ، بتدويل القناة ، على أساس ادارة دولية ، وقد أعلنتا في البيان الرسمي الذى أذيع فى يوم ٢٣ سبتمبر « انهما أرسلتا خطابا الى رئيس مجلس الأمن تطلبان منه عقد اجتماع فى ٢٦ سبتمبر سنة ١٩٥٦ لدراسة الموقف الذى نشأ نتيجة للعمل الفردى الذى قامت به الحكومة المصرية بانهاء نظام الادارة الدولية فى قناة السويس ، ذلك النظام الذى أكدته وأتمته اتفاقية قناة السويس المبرمة فى عام ١٨٨٨ »

معنى ذلك ان شركة القناة كانت دولية ، وبعبارة أدق كانت تمثل نظاما دوليا منذ تكوينها ، وأن اتفاقية عام ١٨٨٨ قد أكدت وأتمت نظام الدولية القائم فى صورة شركة ، وأن تأميم مصر لهذه الشركة « الدولية » غير المصرية كان على غير أساس من الواقع أو القانون لذلك يحسن بنا ، قبل الدخول فى التفصيل ، تحديد التدويل ومدلوله • التدويل معناه تجزئة السيادة الإقليمية أو السيادة الإقليمية ، فى المنطقة المدولة ، بين جميع الدول ، وايجاد نظام دولى أو لجنة دولية للإشراف على هذه المنطقة التى هى جزء لا يتجزأ من ذلك الاقليم ، نقول لا يتجزأ لأن السيادة لا تتجزأ ولا تتغير الا بصفة عارضة بالقهر أو بالرضى : فقد تنازلت بنما فعلا عن سيادتها على القناة للولايات المتحدة بمعاهدة ١٨ نوفمبر سنة ١٩٠٣ ومنحت أمريكا بمقتضاها السلطة القضائية بصفة أبدية فى منطقة القناة ،

كما منحها الحق في الاستيلاء ، خارج المنطقة ، على أى أرض تكون ضرورية أو نافعة لأغراض القناة ، وكذلك الحق في التدخل في المدن المجاورة (بنما وكولون) لتطبيق الاجراءات الصحية والمحافظة على النظام العام • ولكن على الرغم من الصفة الأبدية للمعاهدة ، فهذه الأبدية لا يقرها شرع ولا قانون ، وليس لحكومة من الحكومات أن تتنازل عن سيادتها لأن هذه السيادة ملك الاقليم وملك الأجيال كلها ، فمن حق حكومة بنما اليوم أن تؤكد سيادتها • ولئن كانت هذه القناة لا توجد لها اتفاقية دولية كاتفاقية الاستانة فهي ممر عالمي ولها بالتالى طابع دولي لا يؤثر في سيادتها ، أى أن لجميع الدول حق حرية المرور والانتفاع على قدم المساواة • كتب الكونت جرانفيل حين كان وزيرا للخارجية الانجليزية الى مستر بلين العضو فى وزارة واشنطن يقول : « ان حكومة صاحبة الجلالة ترغب تماما ، كما ترغب الولايات المتحدة ، فى ان تستفيد جميع الأمم من مزايا المشروع على أن لا يكون لدولة من الدول وحدها الفوز الغالب فى طريق مواصلات كهذا • وانه لن يمانع فى أية مناقشة تهدف الى ضمان استعمال هذا الطريق العالمى لجميع الدول دون قيد أو تفرقة »

ان التدويل أو الرقابة الدولية • أو الاشراف الدولى يعارض مبدئيا وأساسيا مع السيادة ، واذا كانت بعض الدول قد تتنازل عن جزء من سيادتها فى سبيل التعاون فبشرط أن لا يهدد التنازل عن هذا الجزء السيادة كلها ، وكل حالة بظروفها وملابساتها • فاذا سمحت انجلترا مثلا لأمريكا ، باعتبارها دولة حليفة ، باقامة مطارات حربية فى أراضيها ، فهذا تنازل ليس فيه ما يهدد سلامة انجلترا • والأمر يختلف فى حالة سماح مصر أو العراق لانجلترا باقامة مطارات

حربية فى أراضيها • وعلى أية حال هذه المطارات تقط يسكن حصرها ولكن التنازل عن جزء من السيادة فى منطقة حيوية كمنطقة القناة معناه التنازل عن السيادة كلها • فالسيادة الإقليمية لا تنجز إلا لأنها تبدأ عند سواحل القناة وتنتهى عند حدود مصر الجغرافية من جميع النواحي الاقتصادية والسياسية والعسكرية • • ولا شك ان منطقة القناة قد أصبحت أهم منطقة عسكرية فى مصر وأكثرها تعرضاً لخطر الغزو • وكانت هذه المنطقة ، قبل شق القناة فى الصحراء وإدخال العمران فيها ، وإنشاء الترعة الحلوة والمين كبورسعيد والإسماعيلية وغيرهما ، منطقة دفاع طبيعية ضد أى غزو أجنبى كمنطقة البحيرات فى الشمال • وكان فقدان هذه المزايا الطبيعية فى سنة ١٨٨٢ سبباً فى تيسير الغزو لأن إنجلترا بعد احتلال الإسكندرية لم تجد طريق القاهرة مفتوحاً أو ممهداً بسبب استحکامات كفر الدوار المنيعه التى أشأها محمود فهمى المهندس رئيس أركان حرب الجيش المصرى • فلم يكن لإنجلترا من بد من خرق حيدة القناة واحتلال مينها خصوصاً وأن وجود شركة القناة الاستعمارية منذ ربع قرن ساعد على الاتصال بالبدو وتوثيق العلاقات بهم والتمهيد لحياة الطحاوى الذى خدع عربى وبعض ضباط الجيش فكان هجوم الإنجليز المفاجئ ، وكانت الهزيمة النكراء ، والدليل على ذلك ما جاء فى رسالة بعث بها قنصل فرنسا فى القاهرة بتاريخ ١٧ يناير سنة ١٨٨٢ الى وزير الخارجية الفرنسية بخصوص الحالة فى مصر بعد ارسال المذكرة المشتركة (مذكرة ٧ يناير) والتدابير الخاصة بالتدخل المسلح الذى كانت هذه المذكرة ايذانا به : « فى الرابع عشر من الشهر الحالى اجتمع عندى المراقبان العامان وسير ادوارد ماليت لدرس الموقف واتخاذ التدابير اللازمة • • • وقد فكرت فى عون لنا • • • اذا ما دعت الحاجة : يوجد فى ضواحي الاسماعيلية والزقازيق بدو عرب كنا دائماً على

علاقات طيبة معهم • وقد قام أخيراً نزاع بين عرابي بك وزعيم أولئك البدو بخصوص أرض • وقد وصلني توا من مسيو جيلير ، قفصلنا فى بورسعيد ، الذى سألته من قبل عن ميول أولئك البدو ، رسالة يقول فيها انه بناء على معلومات جدية يمكننا ، عند الضرورة ، الاعتماد على كبار رؤساء البدو^(١) »

وكتب مسيو دوبنى قفصل فرنسا الجديد فى بورسعيد (منذ ٢٢ مارس) الى قفصل فرنسا العام فى مصر ، بتاريخ ٢٧ مارس سنة ١٨٨٢ ، يقول : « عند مرورى بالاسماعيلية التقيت بمسيو روفيل رئيس حركة النقل فى شركة قناة السويس • وقد كان هذا الموظف على اتصال دائم ببدو الوادى وكان رفيق مسيو جيشار الذى كان له أثناء اقامته فى التل الكبير ، بصفته مديرا لأراضى الشركة الزراعية ، نفوذ كبير بين البدو • وقد عين مسيو جيشار رئيسا لحركة النقل ، بعد تنازل الشركة للحكومة عن تفتيش الوادى ، فاستمر فى العناية كثيرا بشئون فلاحى الشركة القدماء الذين كانوا فى حمايتها ••• وقد سار خلفه مسيو روفيل على نفس النهج ، وهو اليوم يختلف كثيراً جدا الى الشيوخ سواء فى بيته أو تحت خيامهم ••• »

« ولا يزال أولئك الشيوخ يذكرون الزمن الطيب الذى قفصود تحت ادارة الشركة وحمايتها • وقد تقدموا بطلب استئجار الأراضى الواقعة على ضفاف الترعة الحلوة من الاسماعيلية الى بورسعيد ، والتى يطالب بها دلسيس ، وذلك لكى يعودوا من جديد فلاحين فى خدمة وتحت حماية شركة قوية ••• وقد سألت مسيو جيلير (بعد مسيو روفيل) عن علاقته مع أولئك البدو فاكتفى بالقول انه ذهب لقضاء بضعة أيام تحت خيامهم بدون أية صفة رسمية وكصائد فقط. (!) •

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية مجلد ٧٢

وينوى مسيو جيلير اتباع نفس الطريقة في دمشق لدى القبائل
الصديقة والحليفة كقبائل الوادي^(١) »

وبينما كانت شركة القناة تستغل بالدسائس لتحقيق أغراض
استعمارية كان رئيس الشركة ، فرديناند دلسيس ، يتظاهر منذ
أوائل سنة ١٨٨٢ ، بالانضمام للحركة الوطنية ، وقد حصل من
عرايبي في ٢٢ يولييه على تصريح باحترام حيدة القناة . وفي ٤
أغسطس أبلغ أميرال الأسطول الانجليزي الشركة احتلال القناة
باسم الخديوى ***

ودلسيس هو الذي منع عرايبي من سد القناة أو اتخاذ التدابير
الضرورية للدفاع عنها ، وكانت نتيجة ذلك اعطاء مهلة للانجليز
للدخول من القناة ومنطقتها العوراء . وقد صرح القائد ولسلي « لو
نجح عرايبي في سد القناة ، كما كان ينوى ، لبقينا الى الوقت الحالى ،
في البحر الواسع ، نحاصر مصر »

* * *

والواقع ان فرنسا وانجلترا كانت كلتاهما منذ شق قناة السويس
في سنة ١٨٦٩ تفكر في غزو مصر من طريق القناة . كما تطالب
كلتاهما بحيدة مصر بالنسبة للأخرى لا بالنسبة لها ، أى انها تعارض
في الحيدة بمعناها الصحيح ، مع ان حيدة القناة هي مظهر الدولية
الصحيحة وقد نص عليها في امتياز ٥ يناير سنة ١٨٥٦ في المادة ١٤ :
« انا نعلن على ملأ العالم ، عنا وعن خلفائنا من بعدنا ، مع الاحتفاظ
بحق صاحب الجلالة السلطان في التصديق على الامتياز ، ان قناة
السويس البحرية والمين التابعة لها ، تظل مفتوحة دائما كسمرات
محايدة ، لكل سفينة تجارية تعبر من بحر آخر ، دون أى تمييز أو

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية مجلد ٧٢

تفضيل أو استثناء» بين الأشخاص والجنسيات «

وكانت مصر تطالب بجعل هذه الحيدة بضمان الدول • صرح
والى مصر فى أكتوبر سنة ١٨٦٣ « بأنه سيطلب الدول فى الوقت
المناسب بضمان حيدة القناة (١) »

وفى سنة ١٨٦٩ وضع دلسيس مشروع معاهدة تعقد بين مصر
والدول البحرية بخصوص حيدة القناة والبحر الأحمر ومصر وعرض
هذا المشروع على الامبراطور نابليون الثالث فى ١٦ يونيه سنة
١٨٦٩ • وقد نصت المادة ٤ من هذا المشروع على ما يأتى : « كل
عمل حربى يرتكب فى القناة ، وفى مصر ، وفى البحر الأحمر ،
يعتبر عملا عدائيا ضد الدول الضامنة لمعاهدة الحياذ الحالية »

ولكن وزارة الخارجية الفرنسية كان لها رأى آخر اذ جاء فى
مذكرة مؤرخة ٣ يولية سنة ١٨٦٩ ، بعد ذكر مشروع دلسيس ،
« ظاهر انه يراد تحويل جزء من الامبراطورية العثمانية ، وهو مصر ،
الى بلجيكا أو سويسرا أخرى • ان التحديد فى ذاته فكرة لها نتائج
قد تكون ضد مصالح فرنسا أكثر مما هى فى صالحها ، على الأقل فى
حالة الحرب » وبعد ان أشار الى مضيق السند الذى تقع عليه كوبنهاجن
 ويفصل بين السويد وجزيرة زيلاند الدانيمركية ويصل بين بحر
الشمال وبحر البلطيق •• قال : « ولكن حين نتكلم عن قناة حفرتها
يد الانسان وأنجزتها نفس الدولة التى تخترق القناة أرضها ، فليس
مما يتعارض مع المنطق أن نؤكد ان الدولة الاقليمية ، بمقتضى ذلك ،
قد احتفظت بسيادتها الكاملة على هذا الممر الصناعى ، ومن ثمة فلها
الحق ان تضع القيود التى تترامى لها •• بشرط أن لا يكون فيها أقل
مساس بالمبادئ التى تكون الحيدة •••

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية ، خطاب من مسيو شيفر الى وزير الخارجية
بدون تاريخ (وصل فى ١١ أكتوبر سنة ١٨٦٣) • مجلد ٣٢

« ومن المتوقع أن تعمل إنجلترا على أن تؤدي الحيدة إلى اغلاق القناة للسفن الحربية ، في زمن الحرب على الأقل . . »
« من ذلك يبدو اننا في الوقت الحالى ليست لنا أقل مصلحة في طلب اجراء مفاوضات لن تكون لها في النهاية الا نتيجة مفسدة لأماننا (١) »

ظاهر ان فرنسا كانت تعارض في الحيدة باعتبارها تدويلاً يمس حقوق السيادة الاقليمية ولكنها في الحقيقة كانت تخشى من احيادة المكفولة دولياً أن تؤدي الى منع سفنها الحربية من ارتكاب أى عمل عدائي في القناة عند غزو مصر المييت . وقد تغير رأى دلبس نفسه بعد ذلك فألقى في يونية ١٨٨١ ، في اجتماع عام بخصوص حياذ المضائق ، كلمة جاء فيها : « حين خوطبت في الاتفاق مع الحكومات لبدء مفاوضات بخصوص حيدة قناة السويس ، استشرت مسيو تير ومترنخ في الأمر . . وقد تبين لى ان هدف السياسة كان الى وقتنا هذا يرمى الى منع حرية مرور السفن الحربية والعاكر ، وهذا مخالف لعقد الامتياز (كذا) الذى منحه الحكومة الاقليمية والذى ينص على ضمان الحيدة بلا قيد لسفن جميع الأمم بالتساوى ، والقناة حرة ومفتوحة لجميع السفن التجارية والحربية منذ سنة ١٩٦٩ (٢) »

ان عقد امتياز سنة ١٨٥٦ (مادة ١٤) نص على « ان قناة السويس والمين التابعة لها ، تظل مفتوحة دائماً ، كممرات محايدة ، لكل سفينة تجارية تعبر من بحر لآخر الخ » . فلا ذكر للسفن الحربية اطلاقاً وقد كان المشروع الذى وضعه دلبس في سنة ١٨٦٩ والذى ينص على « ان كل عمل حربى يرتكب في القناة ، وفي مصر ، وفي البحر

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية . مجلد ٤٦

(٢) مونيتير يونفرسل يونيه ١٨٨١

الأحمر يعتبر عملاً عدائياً ضد الدول الضامنة لمعاهدة الحيداء ، ، يكمل امتياز سنة ٥٦ ويمنع أعمال العدوان التي كانت تفكر فيها فرنسا وانجلترا قبل وفي سنة ١٨٨١ • وهو المشروع الذي سيعمل مؤتمر

باريس فيما بعد على تحقيقه في اتفاقية سنة ١٨٨٨

والواقع ان كل تدويل صحيح يؤمن سيادة الدولة الإقليمية ضد كل اعتداء ، من طريق الاعتراف بالحيدة أو غيره ، حتى يضمن بذلك للجميع حرية استعمال الممر أو المكان المدول على قاعدة المساواة والتدويل بمعنى الاشراف ، كما قلنا ، يتنافى مع السيادة ، فلا يعقل ان يؤمن السيادة من ناحية ، وفي هذا التأمين سلامته ومصالحته ، ويعمل من ناحية أخرى على الاعتداء على هذه السيادة بواسطة لجنة إدارية تمثل الاشراف وتتأثر في تكوينها وأعمالها بأغراض بعض الدول

* * *

التدويل هو تحقيق المصلحة العامة المشروعة للدول جميعاً لا مصلحة خاصة لدولة من الدول أو لفريق من الدول • التدويل يتنافى مع وجود دول رئيسية وأخرى غير رئيسية لأن ذلك مما يتناقض مع مبدأ المساواة الذي هو أحد القواعد الأساسية لكل تدويل •

التدويل (الصحيح) ينفي ما تدعيه انجلترا من ان الدول السباني عشرة هي الدول الرئيسية التي تستعمل القناة وذلك باعتبار حمولة سفنها التي تعادل ٩٠ في المائة • وعلى هذه القاعدة يجب ان يكون لانجلترا في مجلس الادارة الجديد الفوز الأول بتمتضي ترتيبها في مراكز الرئاسة • وقد كانت انجلترا من قبل تسلك ثلث أسهم القناة ، ومع ذلك لم يكن لها أكبر عدد من الأصوات ، لم يكن لها أكثر من عشرة أصوات في مجلس الادارة • والنظم الدولية ، عملاً بمبدأ

المساواة ، لا تميز بين دول رئيسية وأخرى غير رئيسية مهما اختلف مقدار استعمالها للقناة ، والدول التي يمر لها في القناة خمسون طناً كالدول التي حمولتها ألف طن . وقد كان عدد الدول التي تستعمل القناة في العام الماضي ٤٥ ، وبناء على ذلك لا تمثل الثماني عشرة دولة ، باعتبار العدد أى المساواة ، لا باعتبار الحمولة أى الأهمية ، سوى ١٨ على ٤٥ أى ما يعادل ٤٠ في المائة لا ٩٠ .

والواقع أننا إذا نظرنا إلى عدد الدول المنتفعة أى التي تنتفع بطريق مباشر أو غير مباشر بالقناة سواء أكان ذلك بواسطة سفنها أم سفن غيرها لوجدناه يشمل دول العالم قاطبة ، لذلك سميت القناة طريقاً عالمياً . فالدول الثماني عشرة ، والحالة هذه ، لا تشمل إلا جزءاً ضئيلاً من العالم .

وكل رغبة في الاستئثار بالقناة ، باسم مصلحة خاصة استراتيجية أو عسكرية أو تجارية أو سياسية لدولة من الدول أو لجماعة من الدول ، مهما كانت أهمية هذه المصلحة ، يخرج عن أغراض التدويل أو الدولية . لا لأن هذه المصلحة تؤدي إلى التمييز والتمزق بين الدول فحسب ولكن لأنها تدخل الاعتبارات الطارئة في بناء النظام الدولي الذي لا يقوم إلا على عناصر عامة ثابتة غير وقتية . فقد استمرت إنجلترا مثلاً قرناً ونصف من الزمان تدعى أن القناة طريق الهند فلما استقلت الهند قالت إنها طريق الشرق الأقصى واليوم تقول أن القناة طريق البترول الذي يكتنزه الغرب مع أن البترول تجارة خاصة عارضة ، وقد تنفذ مادته أو تحل محلها تجارة أخرى . والواقع أن التدويل لم يخلق لحماية مصلحة خاصة أو تجارة خاصة لدولة من الدول أو لفريق من الدول ، باعتبار أن القناة طريق الهند أو طريق الشرق الأقصى أو طريق البترول وإنما خلق لحماية مصلحة عامة للدول جميعاً باعتبار القناة طريقاً عالمياً

ان التدويل الذى تريده انجلترا وفرنسا هو تدويل « مصالح »
ولذلك فان حرية الملاحاة لا تهمهما الا بمقدار خدمة مصالحهما الخاصة .
ولا شك ان فكرة التدويل فى صورة « شركة مصالح » اقتصادية
وسياسية وعسكرية تتجلى فى مشروع سكة حديد بغداد^(١) فقد
كانت ألمانيا وفرنسا تريدان الاستئثار بهذا المشروع فتدخلتا انجلترا
فى الأمر فى سنة ١٩٠٢ • كتب اللورد لانسدون فى ابريل من تلك
السنة يقول : « ان بناء هذه السكة بدون مساهمة انجلترا يعتبر
معيبة عظيمة • فسيصبح هذا الخط من أهم طرق الشرق الكبرى
وسيكون له فى النهاية ثغر تجارى على الخليج الفارسى • ومن
الواضح ان مصالحنا تقتضى أن يكون للمشروع صفة دولية وان يكون
لنا النصيب الكامل فى الرقابة على الخط أو على أية مزايا تنتج من
بنائه والمحافظة عليه • • ولأجل ان نكفل الصفة الدولية للسكة الحديد
قد نتقدم الى فرنسا وألمانيا بوجود شراء كل منا مقدارا معيناً من
الأسهم • • ولا شك انه من غير المألوف قطعاً ان تستثمر حكومة
انجليزية الأموال العامة فى مشروع من هذا النوع • ولكن يبدو ،
من ناحية أخرى ان حيازة عدد معين من الأسهم والاحتفاظ به هما
الوسيلة الوحيدة التى تضمن لبلدنا نصيباً دائماً فى الاشراف على
السكة الحديد • على اننا اذا اكتفينا بمجرد تقديم الضمان لعدد معين
من الأسهم (يتداولها الأفراد) فلا أحد يضمن لنا أن هذه الأسهم
لن تجد طريقها الى أيدي أجنبية^(٢) »

فالتدويل أو إيجاد الصفة الدولية للمشروع ، فى نظر الانجليز ،

(١) انظر التفاصيل فى كتاب اللورد نيوتن عن حياة اللورد لانسدون •
(٢) فى ذلك ما يوضح الغرض الاستعمارى الذى دفع الحكومة الانجليزية الى شراء
أسهم القناة والدخول كمساهمة فى شركة خاصة ، وهو عمل غير مألوف •

يتوفر في مجرد اشتراك إنجلترا مع فرنسا وألمانيا في تقاسم الأسهم والأرباح والإشراف على الإدارة بواسطة الدول الثلاث . . . وقد كان للمشروع ناحية سياسية هامة يكشف عنها خطاب من قيصر ألمانيا الى قيصر روسيا بتاريخ ٣ يناير سنة ١٩٠٢ : « ان ملكت الدولة الأجنبية (إنجلترا) في الكويت يبرز المزبة العظي لعنك اسطول ضخيم يهيمن على البحر من النواحي المشاركة للبلاد التي لا مواصلات لها من طريق البر ، والتي لا نستطيع ، نحن الآخرين ، الدنو منها لأن أساطيلنا ضعيفة جدا . وبدون هذه الأساطيل ستغل وسائل النقل تحت رحمة عدونا . وهذا يبين ، مرة أخرى بقوة ، ضرورة سكة حديد بغداد ، التي أفكر في بنائها برؤوس أموال ألمانية . ولولا تردد السلطان لشرعنا في البناء منذ سنوات ولكن في مقدوركم ارسال عدة فرق من أوديسا رأسا الى الكويت مما كان يترتب عليه انعكاس الآية بالنسبة لانجلترا بسبب سيطرة الجنود الروسية على الخطوط الداخلية وراء الساحل ، هذه الخطوط التي يقف أعظم الأساطيل أمامها عاجزا »

وقد امتنعت الحكومة الروسية عن تحييد المشروع الذي كان خطره مائلا ، في نظرها ، فيما ينطوي عليه من انفراد ألمانيا بالهيمنة على آسيا الصغرى . وكذلك تحفظت فرنسا في مسلكها فطالبت بالمساواة التامة المطلقة بينها وبين ألمانيا في المساهمة من كل نوع . وكانت تشكو ان يكون مقدار ١٠ في المائة نصيبا للحكومة التركية التي ستصبح عمليا تحت الرقابة الألمانية . وأخيرا استقر الرأي بين البنك الألماني والبنك العثماني على التقاسم بحيث يكون نصيب كل من ألمانيا وفرنسا وإنجلترا ٢٥ في المائة ، ونصيب شركة سكة حديد الأناضول ١٥ في المائة . وال ١٠ في المائة الباقية متفرقات . وحدثت بعد ذلك مفاوضات طويلة . . . وكان بعض الساسة

الانجليز أمثال لانسدون يجذون المشروع باعتباره يختصر الطريق الى الهند ، ويفتح مناطق جديدة للتجارة ، وينتهي عند الخليج الفارسي حيث تحتل المصالح الانجليزية المحل الأرفع . ولكن كانت المعارضة في انجلترا قوية جدا بدرجة اضطرت معها الحكومة الى ترك المشروع

والتدويل بمعنى التزاحم على النفوذ والمصالح واقتسامها بين الدول الكبرى قد وجد أيضا في أيام محمد علي فيما يتعلق بمشروع قناة السويس نفسها .

والواقع ان التدويل الحاص بمشروع سكة حديد بغداد كان مظهرا من مظاهر التعصب الاستعماري ضد الدولة العثمانية التي كانت الدول تعمل على تقسيمها فيما بينها ، كما كان التدويل الحاص بمشروع القناة ، في النصف الأول من القرن التاسع عشر مظهرا من مظاهر التعصب الأوروبي ضد مصر كما هو مظهر من مظاهر التعصب « الغربي » ضدها اليوم . وتفصيل ذلك ان انجلترا كانت منذ بداية القرن الماضي تعمل على اضعاف مصر ومنعها من بسط سلطانها وحضارتها في آسيا وأفريقيا . وكانت النمسا أكبر أعوان انجلترا في هذه السياسة . وقد تجلى المظهر الأول للتعصب أو « التضامن » الأوروبي في معركة ناوارينة الشهيرة (١٨٢٧) حيث اشترك الأسطول الانجليزي والأسطول الفرنسي - أسطول الحليفة - في اغراق الأسطول المصري غدرا : كشف مترنخ ، عاهل النمسا وزعيم السياسة الأكبر في ذلك الوقت عن اتجاهات السياسة الأوروبية وأهدافها فصرح في سنة ١٨٢٦ ، أي قبل المعركة ، التي أغرق فيها الأسطول المصري ، بسنة :

« ان تحرير مصر من النير التركي ثورة يترتب عليها ظهور خطر

من أعظم الأخطار التي تهدد أوروبا وتقلقها ، خطر نشوء دولة افريقية جديدة أشد بأساً وأعلى شأنًا بمرکزها الجغرافي وبسواردها من ولايات شمال أفريقيا التي يحلو للبعض مقارنتها بها مع انها تختلف عنها تماما في موقفها الحالى . . . »

وهذا ما يفسر انه بينما كانت انجلترا تعمل على اضعاف مصر كانت فرنسا تعمل جاهدة على أن لا تزيد قوة مصر الى الحد الذى يهدد مصالحها ومصالح أوروبا العليا فى الامبراطورية العثمانية وفى أفريقيا .

وقد نجحت انجلترا العتيدة فى تأليب الدول على مصر المتصرة التى كانت جيوشها تهدد الاستانة وتكفلت جيوش أوروبا بارغام جيش مصر على التقهقر وحملها على قبول معاهدة لندرة فى سنة ١٨٤٠

ثم لم تكتف أوروبا بذلك بل عملت على التدخل فى شئون مصر بعد سنة ١٨٤١ وخلق مصالح ومناطق نفوذ لها تمهيدا للاستيلاء عليها ، فبدأ الرأسماليون الانجليز والأوروبيون ، وعلى رأسهم روتشيلد ، يتقدمون بعروض مالية لمشروعين كبيرين : أحدهما انجليزى وهو مشروع سكة حديد السويس ، والآخر فرنسى وهو مشروع القناة وقد رفضت مصر نهائيا مشروع سكة السويس فى سنة ١٨٤٥ لأن مشروع سكة القاهرة - الاسكندرية كان أولى بالتقديم وأكثر نفعا للبلاد .

بقى مشروع القناة الذى كان يرمى الى شق برزخ السويس وتحويل البحر الأحمر الى بحيرة انجليزية أوروبية فى قلب الاسلام ، من المملكة العربية وهى مهدد ، الى مصر وهى مركزه الفكرى . لذلك كان العالم الاسلامى قلقا . كتب جاليس الفرنسى رئيس استحكامات مصر ، فى ٢٦ يوليه سنة ١٨٤٣ يقول : « ان

مشروع القناة يلقي عقبات لا سبيل الى التغلب عليها الا اذا تدخلت أوروبا • ويزعم القوم ان القناة هي الدودة في قلب الاسلام • وقد حاولت ان اقنعهم بأن الدودة موجودة فعلا من السويس الى الاسكندرية (اشارة الى طريق النقل البرى) وان الحكمة تقتضى نقل هذا المر المحتوم الى طريق السويس فالطينة (الطريق الحالى) لأن تلك المنطقة غير آهلة بالسكان ولن تكون القناة فيها أكثر خطرا من مضيق الدردنيل^(١) » •

وكانت مصر على يقين انه بمجرد فتح البرزخ ستشند رغبة انجلترا فى الاستيلاء على مصر وكان يشق على مصر من ناحية أخرى ان تفتح البحر الأحمر ، وهو بحر مقدس ، لملاحة الأجانب • وفى سنة ١٨٤٥ قررت مصر انه فى حالة تصميم أوروبا على تنفيذ المشروع « أن تتعهد أوروبا بمسند دولى رسمى بضمان حيدة مصر وضمان حق مصر وحدها فى الاستمتاع بأرباح القناة الوفيرة كلها وان يكون تنفيذ المشروع بأموال مصرية وأيد مصرية » •

وأخيرا تألفت فى سنة ١٨٤٧ شركة فرنسية انجليزية نسوية وأخذت تدعو العقل الأوروبى ورؤوس الأموال الأوروبية ان تساهم فى تحقيق مشروعها فازدادت مصر صلابة خصوصا وان هذه الشركة أبت أن تعطى مصر الضمانات المطلوبة لتعارض هذه الضمانات مع مصالحها •• وكان قنصل النمسا يهدد والى مصر بالباب العالى وكانت النمسا على رأس المؤامرة المبيتة ضد مصر ولكن مصر لم تدعن لتهديدات أوروبا ، وأحبطت سياسة التدويل التى كانت ترمى الى ايجاد شركة مؤلفة من الدول الكبرى الثلاث لتنفيذ مشروع القناة بالقوة واغتصاب القناة وأرباحها ••

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية • مصر • مراسلات سياسية • مجلد ١٦

الفصل الثاني

انجلترا والتدويل

منذ انشاء شركة القناة الى الاحتلال (١٨٦٦ - ١٨٨٢)

ان التدويل الادارى الذى تنادى به انجلترا اليوم لا يستند الى القانون الدولى ولا الى سوابق دولية • فالمضائق والممرات المائية تعتبر ذات صفة دولية ولكن ليس لها نظام دولى • ومضيق الدردنيل منذ أكثر من قرن ليس له نظام ثابت بسبب مطامع الدول واختلافاتها مع ان الدردنيل يوصل الى بحر معلق ، هو البحر الأسود ، والقانون الدولى ينص على ان المضائق التى تصل بين بحر مفتوح وبحر معلق يجب ان تكون حرية المرور فيها مرهونة بمصالح الدول الساحلية أولا أى بتركيا وروسيا وغيرهما • والمفروض فى تركيا فى هذه الحالة ان تحتفظ بحيدتها حتى لا تتأثر حرية المرور بتقلبات السياسة والمحالفات ، على حساب المصلحة الجماعية الدائمة ، فى كل وقت وكل ظرف • ومضيق جبل طارق ليست له حتى مجرد الصفة الدولية لأن انجلترا تستأثر به وتضع حرية المرور فيه تحت نيران مدافعها • وأكثر من ذلك تعمل انجلترا دائما على اضعاف اسبانيا ، كما كانت تعمل على اضعاف مصر بسبب القناة ، وقد دفعها آتائتها وجبروتها الى احباط مشروع قديم عظيم وضعه المهندسون الفرنسيون لربط ميناء بوردو الواقعة على المحيط الأطلنطى بميناء مرسيليا فى البحر الأبيض بقناة تختصر طريق الملاحة التجارية بين

البحرين وتمكن الأسطول الفرنسى من السير فى مياه فرنسية كلها بعيدا من جبل طارق الانجليزى . ولولا خضوع السياسة الفرنسية للسياسة الانجليزية خصوصا منذ اتفاق سنة ١٩٠٤ لكان فى تحقيق هذا المشروع خير عظيم للملاحة لفرنسا والدول جميعا . خصوصا وان المسافة بين بوردو ومرسيليا من طريق القناة المقترحة حوالى ٥٠٠ كيلو متر ، ولكنها من طريق جبل طارق حول اسبانيا لا تقل عن ٣٠٠٠ كيلو متر . ولا شك ان امتلاك جبل طارق ، يهدد الملاحة فى البحر الأبيض كما يهدد امتلاك عدن الملاحة فى البحر الأحمر . فيكون بالتالى امتلاك مداخل البحرين الأبيض والأحمر مهددا حرية الملاحة فى القناة التى تصل بين هذين البحرين . والغريب ان ايجاد نظام دولى فى طنجة كان مشؤوه ان هذا البلد يهين على جبل طارق من ناحية مراكش وها هو النظام الدولى يتخلص عن طنجة بسجرد استرداد مراكش سيادتها واعتراف الدول بهذه السيادة ولكن النظام الانجليزى الذى يناقض الدولية ويهدد مصالح الدول جميعا لا يزال قائما فى جبل طارق

وعلى أية حال حتى مع فرض وجود نظام دولى أو ادارة دولية للمضايق والمرات المائية فانها لا تصلح سابقة للنظام المقترح للقناة لاختلاف الشبه والظروف بينها وبين القناة . ولا توجد الاقتانان تعتبران طريقا عالميا كقناة السويس : الأولى قناة بنما ولكن أمريكا تهيمن عليها كما كانت انجلترا تهيمن على قناة السويس من «القاعدة» قبل الجلاء ، مع الفسارق ان مصر لم تعط صنكا لانجلترا بالدفاع عن القناة ولم تنازل لها على أية حال ، فى وقت من الأوقات، عن حقوقها وسيادتها ، كما أنه لا توجد ، كما بينا من قبل ، اتفاقية دولية ، كاتفاقية الاستانة ، تضمن حرية المرور فى قناة بنما ، هذه

الحربية التي هي أهم مظهر وأهم هدف للدولية الصحيحة .
أما القناة الأخرى فهي قناة كيال Kiel وهي السابقة
الوحيدة التي يمكن الاستناد إليها . ولا أعرف مؤلفا تكلم عنها غير
ليسلى بيال^(١) ولكنه ذكرها فقط تأييدا لرأى القائلين بعدم جواز
اغلاق القناة في وجه السفن الايطالية في ابان حرب الحبشة وكان
يجب عليه ان يذكرها كمثال يحتذى عند الكلام في آخر كتابه عن
وجوب انشاء دولية صحيحة تحل محل الاشراف الذي تستأثر به
أمريكا في بنما وانجلترا في القناة (١٩٣٥) باعتبار ان هذا الاشراف
يتناقض مع التدويل الصحيح .

تمتد قناة كيال بالقرب من هذه المدينة الى مصب نهر الالب على
مسافة ٩٩ كيلو مترا طولا و ٢٢ مترا عرضا وتصل بين بحر الشمال
والبليطيق ، ولما كانت ملاحه البليطيق تهم الدول وانجلترا بوجه خاص
فقد انتهزت انجلترا فرصة معاهدة فرساي ووضعت فيها مادة تجعل
القناة ذات صفة دولية وهي المادة ٣٨٠ التي تنص على ان « قناة كيال
ومشارفها يجب أن تظل حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية
التابعة لكافة الأمم التي في حالة سلم مع ألمانيا^(٢) ، على ان يكون ذلك

The Suez Canal and League Sanctions. By Leslie Buell. (١)
Geneva 1935

(٢) انجلترا تعترف بأن المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي جعلت قناة كيال الألمانية
تتمتع بنظام دولي أو جعلتها ذات صفة دولية ، وقد نصت هذه المادة على « ان القناة
تظل حرة ومفتوحة للسفن التجارية والحربية التابعة لكافة الامم التي في حالة سلم مع
المانيا » ، أي ان الدول التي في حالة حرب معها لا يحق لسفنها التجارية والحربية أن
تمر بالقناة . فكيف يدعى سلوين لويدي في مجلس الامن ان مصر تخترق الاتفاقات
الدولية بمنع سفن اسرائيل ، التي هي في حالة حرب مع مصر ، من عبور القناة .
ان الهدنة المؤقتة واعتمادات اسرائيل المتكررة تدل على حالة حرب . واذا كانت اتفاقية
الاستماتة لا يوجد فيها نص على هذه الحالة بالذات فلأنها بديهية اذ لا يعقل أن تترك
الدولة الاقليمية دولة عدوة تمر سفنها من قناة تخترق أراضيها أو تدخل في مينها
ومياهاها الاقليمية .

طبقا لقواعد المساواة الكاملة » • وعلى الرغم من ذلك أصدرت الحكومة الألمانية ، فى أثناء الحرب الروسية البولونية ، فى سنة ١٩٢١ ، أمر حياذ باغلاق قناة كيال فى وجه السفن التى تحمل الذخيرة ومنعت السفينة الانجليزية (ومبلدن) التى كانت تحمل الذخيرة الى القاعدة البحرية فى دانزج ، من الدخول فى القناة • وقد قررت محكمة العدل الدولية ، التى أحيل اليها النزاع ، انه بمقتضى المادة ٣٨٠ يعد هذا العمل مخالفا للقانون لأن قناة كيال أصبحت طريقا مائيا دوليا لا يجوز اغلاقه الا فى حالة واحدة صريحة ، وذلك حين تكون السفن تابعة لدولة فى حالة حرب مع ألمانيا » •

صحیح ان هذه المادة على ايجازها تجتمع فيها مبادئ وأسس اتفاقية سنة ١٨٨٨ • والتدويل ، كما تحدهد فرنسا وانجلترا ، لا يمكن أن يستند الى اتفاقية ٨٨ ولا الى دولية كيال التى نظمتها المادة ٣٨٠ من معاهدة فرساي

ولذلك يجدر بنا قبل الكلام عن اتفاقية ٨٨ أن نستعرض نشوء فكرة تدويل القناة وتطورها فى كل من انجلترا وفرنسا •

تمثلت الفكرة صراعا كبيرا بين الدولتين ، صراعا بلغ أوجه فى مؤتمر باريس الذى وضع أسس معاهدة الاستانة فى سنة ١٨٨٥ كان الصراع فى أوله صراع نفوذ بدأ منذ احتلال نابليون مصرا فلما نجحت انجلترا فى طرد الفرنسيين ساعدوا على تقوية مصر لتتمكن من مقاومة الغزو الانجليزى ، ولكن ازدياد قوة مصر التى بدأت تلعب فى الشرق دورا كبيرا - وقد لعبت فى أوروبا ، فى وقت من الأوقات ، دور دولة كبرى ، باعتراف فيسينيه - كان مما يقلق فرنسا خصوصا وان مصر الناهضة كانت تبذر بذور الثورة فى الشرق وتعمل على سد السبيل مقدما على أطماع فرنسا وأوروبا فى الشام

والمسائل التي تتألف منها الامبراطورية العثمانية ، وهذا يفسر السياسة الوسط التي كانت تسير عليها فرنسا فلما انكشفت مصر في حدودها بعد معاهدة لندن (١٨٤٠ - ٤١) عملت فرنسا جاهدة على استغلال مركزها القديم فيها لتدعيم نفوذها ومصالحها . وكان حصول فردينان دلسبس على امتياز القناة في سنة ١٨٥٤ ضربة معلم . انزعجت منها إنجلترا ، وعلى الرغم من مقاومة هذه الدولة ، صدر امتياز سنة ١٨٥٦ ، وهو أكمل وأدق من الأول ، ثم صدر فرمان الباب العالي بامتيياز سنة ١٨٦٦ ، وسار المشروع في طريق التنفيذ . واجتاز كل العقبات الضخمة

والواقع ان إنجلترا كانت على حق في محاربتها مشروع القناة لأن تحقيقه كان معناه ايجاد منطقة نفوذ استعماري فرنسي في مصر . وقد كان بلور سفير إنجلترا في الاسكندرية يتردد كثيرا على مصر لمراقبة القناة من كتب ، وقد كتب من الاسكندرية ، بتاريخ ٣ يناير سنة ١٨٦٣ (أى قبل موت سعيد بأسبوعين) يقول في رسالة سرية الى وزير خارجية إنجلترا : « اننى لا أعتقد ان القناة نفسها تدعو الى أى اعتراض ، ولكنها الطريقة التي تنفذ بها والأيدى التي تحيط بها . . » وبعد أن توقع أزمة مالية للشركة قال : « لذلك أنصح أنه عند حدوث أية أزمة ان نكون على استعداد تام . . . فاما انهيار الشركة واما انتقال المشروع وجميع الحقوق التي تملكها الشركة حالياً الى الحكومة المحلية^(١) »

وقد كان أكبرهم إنجلترا القضاء على الشركة وازعافها في صورة من الصور سواء بمساعدة مصر على الاستيلاء عليها أو باحلال شركة انجليزية محلها أو بانشاء قناة ثانية أو بانشاء ادارة دولية . وقد

(١) وزارة الخارجية الانجليزية . رقم عام ٧٨ . مجلد ١٧٩٥

كتب اللورد ادمون فيتزموريس في كتابه عن (حياة اللورد جرانفيل) فصلا عنوانه « الطونة ، وقناة السويس ومصر ١٨٨٢ - ١٨٨٣ » يكشف في بدايته عن فكرة التدويل التي كانت مسيطرة على الحكومة الانجليزية وبواعثها قبل افتتاح القناة ، قال المؤلف بعد أن أشار الى امتياز سنة ٥٦ وأهمية القناة المستقبلية التي بدأت تبدو لأوروبا •

« ان أول مقارنة خطرت على الفكر هي مقارنة القناة بمضيق أو خليج ضيق بين بحرين ، حيث تملك الدولة الاقليمية الحق في جباية الرسوم والضرائب ، أو أن تكل الى الغير الحق في الجباية ، نظير الانتفاع بالمرور في القناة • وقد كان من الواضح انه اذا وجدت هناك حالة واحدة ، يكون فيها مثل هذا الحق العادل مسلما به من دول العالم قاطبة ، فهي هذه الحالة • خصوصا وان هذا البوغاز الخاص ضيق جدا بدرجة تجعله يدخل في نطاق سلطة القضاء البحري التامة التي تملكها الدولة الاقليمية بلا نزاع

« على أن هذا الرأي كان من شأنه أن يبعث آراء أخرى مضادة تتلخص في انه اذا كانت قناة السويس تشبه مضيقا أو بوغازا ضيقا يصل بين بحرين ، وواقعا كله ضمن نطاق سلطة القضاء البحري الاقليمية لدولة واحدة ، فانه على الرغم من ذلك ، يظل فيما يبدو ، حق المرور حقا مشروعا للجميع وقد يرد على ذلك قائل بأن القناة مضيق صناعي أشباه شركة تجارية وانه لا يماثل بوغازا أو خليجا أوجدته الطبيعة ، ومن ثمة لا تصح المقارنة بين الحالتين لعدم وجود أى تشابه حقيقى بينهما • وقد لوحظ أيضا ان نظاما جديدا من الرسوم والضرائب لا يجوز أن ينشأ دون رقابة ما خصوصا وأن القناة متى تم انشاؤها كان من المنظور أن تغير مجرى التجارة العالمية كلها •••

« وهناك صعوبة أخرى يجب ان يحسب لها حساب • وهي وجود شركة القناة بجميع الامتيازات المنسوحة لها وانه اذا كان حق الاستخدام التجارى الحر للأتهار الصالحة للملاحة أصبح مبدأ قانونيا مسلما به منذ معاهدة فينا ، واذا كان هذا المبدأ قد طبق على مصبات نهر الطونة وتوسع فى تطبيقه حتى أصبح لا يقتصر على اشراف الدول الساحلية فحسب ، بل تعداها الى اشراف جميع الدول المهتمة بتجارة ذلك النهر أو المعنية به سياسيا • فمن باب أولى يحق للدول أن تتدخل فى الاشراف على هذه القناة (السويس) اذا كانت تحدها الرغبة الصادقة فى الاتفاق على النظام الذى لا بد منه للمحافظة على الملاحة والاعتراف فى الوقت نفسه بمصالح شركة القناة وحقها الثابت فى تحصيل الرسوم التجارية أو فى الحصول على التعويض المناسب من هذه الرسوم •• »

معنى ذلك ان مشروع التدويل الانجليزى الأول السابق لافتتاح القناة كان يرمى الى احلال ادارة دولية محل شركة القناة ، وهو وان كان لا ينكر فى الوقت نفسه حقوقها المكتسبة من الفرمانات والامتيازات الا انه يسمي هذه الحقوق مصالح لأن الحقوق لا تشتري ولا بد من الرجوع الى مالكتها الأصلية الواهب والطرف الأول فى عقد الامتياز فى حين أن المصالح و (حق) الشركة الثابت فى تحصيل الرسوم يمكن التعويض منها وشراؤها ••

فالمشروع القديم اذن يشبه بملامحه وخطوطه الرئيسية المشروع الحالى • كما أن أساس المشروعين ، رغما من اختلافه فى الظاهر ، كان باطلا لأن أساس المشروع القديم كان المطابقة بين نهر الطونة والقناة والمشروع الجديد يستند الى اتفاقية سنة ١٨٨٨ وبيان الأمر ، كما سنفصله فيما بعد ، ان انجلترا بعد احتلالها لمصر لم يكن لها مصلحة فى تدويل القناة واعطاء سلطة جديدة للاشراف والتدخل ،

الى الدول فى الوقت الذى كانت تعمل فيه جاهدة على التخلص من التسويل الداخلى الخاص بالرقابة القضائية (المحاكم المختلطة والامتيازات) والرقابة المالية لذلك تركت انجلترا مشروعها القديم ولم تثره أو تشر اليه اطلاقا فى مؤتمر باريس وكانت فرنسا هى بطلنة التدويل وكان مشروعها هو نفس المشروع الانجليزى القديم الذى أحيت به بلقافة دون ذكر أصله ، وكانت المطابقة بين القناة ونهر الطونة هى أيضا أساس المشروع الفرنسى وقد حاربت انجلترا مشروع التدويل الفرنسى ، أى مشروعها القديم باسم السيادة المصرية التى تحتوى وراءها ، وكانت حججها وأسانيدها تكسر وتنقض الحجج والأسانيد الفرنسية أى حججها وأسانيدها القديمة •• وكانت النتيجة ان الاتفاقية فى النهاية لم تحمل فى صياغتها الا معنى التدويل الصحيح وتركت الاشراف الفعلى لمصر على القناة كما تركت لها حقوقها وسيادتها كاملة •

ويكفى أن نقول الآن ان المطابقة بين نهر الطونة والقناة كانت مطابقة تعسفية وهى تمثل الرأى السياسى لا الرأى العلمى القانونى وذلك لأسباب أولها : ان الطونة نهر واسع طويل من أكبر أنهار أوروبا والقناة ضيقة • وثانيها : ان نهر الطونة بحر طبيعى والقناة خليج صناعى • وثالثها : ان السيادة الإقليمية كانت متعددة تمارسها دول عديدة اذ يتدفق النهر من الغابة السوداء فى جنوب ألمانيا ثم يخترق النمسا والمجر ثم يفصل بين صربيا وبين المجر ورومانيا ، ثم يفصل ثانية بين رومانيا وبين بلغاريا وروسيا حتى يصب فى البحر الأسود فى حين ان سيادة مصر الإقليمية على سواحل القناة موحدة غير متعددة • ورابع هذه الأسباب ان هذه السيادة الإقليمية كانت قلقة غير ثابتة وخصوصا من ناحية المصبات • وكانت سيادة تركيا على المصبات سيادة سياسية أكثر منها اقليمية ولم تكن على أية حال

سيادة ثابتة * وحسبنا أن نقول ان سياسة الدول الكبرى في البلقان كانت معقدة الى أبعد حد فكان لا بد من ايجاد نظام دولى موحد لصيانة الملاحة في النهر والمصبات والانفاق على الأعمال الفنية الكبرى اللازمة لهذه الصيانة * وقد كان للجنة الطونة الدولية آجال تتجدد، وكان نظامها مؤقتا بطبيعته كنظام طنجة حتى تعود السيادة أو السيادة الإقليمية الى ممارسة حقوقها كاملة * فى حين ان نظام القناة وهو النظام الدولى الصحيح الذى أوجده اتفاقية سنة ١٨٨٨ نظام ثابت أى لا يجوز ادخال أى تعديل فى مبادئه الأساسية * وقد نص فى مقدمة الاتفاقية على انه نظام نهائى : « ان رئيس الجمهورية الفرنسية وجمهورية امبراطور ألمانيا وملك اسبانيا وملكة بريطانيا وملك ايطاليا الخ * * * * * رغبة منهم فى اقرار نظام نهائى قائم على أساس تعاقدى يكفل لجميع الدول حرية استعمال قناة السويس فى أى وقت ويكون مكتملا للنظام الذى خضعت له الملاحة فى القناة بموجب فرمان جلال امبراطور العثمانيين بتاريخ ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ والمصدق على الامتيازات الممنوحة من صاحب السمو الحديو * * * »

فالنظام نهائى لأنه قائم على حقوق السيادة الإقليمية وهى حقوق « نهائية » ، لم تنقص منها الاتفاقية بل أكدتها ، وهذه الحقوق المبنية فى فرمانات والامتيازات كانت دائما العقبة الكأداء التى كان يصطدم بها كل مشروع انجليزى خاص بالقناة أو بشركتها

وقد كانت مصر تؤكد دائما حقوقها فى كل مناسبة ازاء الشركة وازاء فرنسا وازاء انجلترا وازاء الدول ونذكر على سبيل المثال مسألة رسوم القناة واستيلاء مصر على القناة بالقوة فى سنة ١٨٧٤ تأكيداً لسيادتها ، وكان ذلك بتأييد من أوروبا وأمريكا :

كانت رسوم المرور قبل سنة ١٨٧٢ تدفع على حمولة السفن

من الأطنان المسجلة في أوراق كل سفينة ، وكان اختلاف المقاييس لتقدير الحمولة وصافيتها يختلف باختلاف البلاد بدرجة ان صافي حمولة كل سفينة أى المكان الذى يمكن شغله فعلا فى السفينة ، خارجا عن الآلات والوقود وما اليهما ، فى أغلب الأحيان أقل بكثير من صافي الحمولة الحقيقي . ولما كانت إيرادات الشركة فى البداية لا تزال فى عجز فقد فكر دلبس فى سد النقص بزيادة الرسوم على قاعدة حسابية جديدة ونفذ هذا النظام ابتداء من يوليو سنة ١٨٧٢ . فدفعت الشركات المختلفة الرسوم الجديدة محتجة ورفعت شركة المساجيرى الفرنسية دعوى على شركة القناة أمام المحكمة التجارية الفرنسية وكان الحكم الابتدائى الصادر فى ٢٦ أكتوبر سنة ١٨٧٢ لصالح شركة الملاحة .

وقد كان لهذه القضية دوى كبير . أرسل وزير خارجية تركيا الى سفير تركيا فى باريس فى ٢٥ ديسمبر سنة ١٨٧٢ برقية يقول فيها « ان رسالتنا السابقة لا تترك أى شك بخصوص السلطة القضائية التى تتبعها الشركة ، اذ أن المادة ١٦ من النمران الذى صدق بمقتضاه السلطان على عقد امتياز القناة تقول ان شركة السويس العالية شركة مصرية فهى خاضعة لقوانين البلاد وعوائدها ، على انه فيما يتعلق بتكوينها كشركة وبالعلاقات التى بين الشركاء بعضهم وبعض ، فانها ، بمقتضى اتفاقية خاصة ، تخضع للقوانين التى تحكم الشركات المساهمة . وقد اتفق على ان جميع الخلافات الناشئة من هذه الناحية يقضى فيها ، فى فرنسا ، محكمون تستأنف أحكامهم أمام محكمة باريس العليا .

« والخلافات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد ، أيا كانت الجنسية التابعين لها ، تقضى فيها المحاكم المحلية وفقا لما سنته قوانين البلاد وعاداتها والمعاهدات . أما المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة

المصرية والشركة فانها أيضا خاضعة للقضاء المحلى ويفصل فيها وفقا لقوانين البلاد »

« واستنادا الى هذه المادة لم تتردد الحكومة العثمانية ، بسجرد علمها بالحكم الذى أصدرته محكمة السين التجارية الابتدائية ، فى الاحتجاج بعدم اختصاص هذه المحكمة بتفسير نصوص الامتياز .. وبانتهاك الشركة بالتالى للفرمان الذى يكفل وجودها »

وعلى الرغم من ذلك استأنف دلسيس الحكم وأصدرت محكمة استئناف باريس حكما فى ١١ مارس سنة ١٨٧٣ لصالح دلسيس . وقد جاء فى هذا الحكم :

« حيث ان شركة الميساجيرى أقامت دعوى ضد شركة السويس ، التى هى شركة مصرية ، لاسترداد المبالغ التى دفعتها زيادة عن التعريفية الشرعية الخاصة برسوم الملاحه .. وقد دفعت شركة السويس بعدم الاختصاص

» فيما يتعلق بالاختصاص - حيث ان شركة السويس تستند بغير وجه حق الى المادة ١٦ من فرمان ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ الذى ينص على ان الخلافات التى تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من كل جنسية يجب ان تعرض على القضاء المصرى

« وحيث ان هذه المادة من فرمان لم تنتزع من الفرنسيين حقهم ، الذى يستندونه من المادة ١٤ قانون مدنى ، فى مقاضاة الأجنبى أمام المحاكم الفرنسية .. »

« وحيث ان تطبيق العدالة الفرنسية لا يترتب عليه أى مساس بالسيادة الأجنبية لأن قرار القاضى الفرنسى لا يتناول ، فى مثل هذه الحالة ، الا حقوقا خاصة ولأن هذا القرار ، فى جميع الأحوال ، لا يحوز قوة الشىء المحكوم به ولا قوة التنفيذ فى بلد أجنبى الا بمقتضى الصيغة التنفيذية التى تملكها السلطة فى ذلك البلد .. »

وقد بادر وزير خارجية فرنسا ، فى ١٢ مارس سنة ٧٣ ، بارسل
صورة من هذا الحكم الى سفير فرنسا فى الاستانة وأرفقها بكتاب
جاء فيه ، بعد الاشارة الى مضمونه : « أما فيما يتعلق بحق الحكومة
العثمانية فى تفسير عقد امتياز القناة ، فى النهاية ، تفسيراً يطابق وجهة
نظرها فذلك حق لا مرأه فيه . ومن أجل هذا أرجو ان لا يترك
قرار محكمة باريس أى أثر فى نفس الباب العالى خصوصا وان
القرار لا يتطلب أى اجراء تنفيذى ضد الشركة المصرية التى كسبت
الدعوى (١) »

وفى نفس الوقت كانت الدول تسعى لدى تركيا لفصل فى
مسألة الرسوم وارغام الشركة على عدم الاجحاف بحقوق الدول .
وأرسل اللورد جرانفيل بتاريخ ٣ مارس سنة ١٨٧٣ رساله التى
يقول فيها : « ان حكومة صاحبة الجلالة لا تريد ان تنهجم فى صورة
من الصور على حق الباب العالى فى زيادة ارسوم . . ان الشركة
فى رأى حكومة صاحبة الجلالة مصرية . وحقوق الباب العالى عليها
لا شك فيها . ولكن حكومة صاحبة الجلالة واثقة مع ذلك من ان
الحكومة التركية لا بد ان ترمى بعين اعداءه اخطوف ابحرية المتصلة
بالتجارة عبر القناة التى أصبحت ضريفا عالميا ، واتى قد تؤدى آية
عرقلة فيها ناتجة من فرض رسوم مبهظة ، الى الاضرار بالاجارات .
ودفع كبل دولة الى الاحتجاج » .

روى القائم بأعمال فرنسا فى لندرة فى رسالة بتاريخ ٣٠ ابريل
سنة ١٨٧٣ انه فى أثناء حديث مع اللورد جرانفيل وزير الخارجية
الانجليزية قال للوزير : « انه ثبت الآن ان جميع الدول تعترف
باختصاص الباب العالى وحده بالفصل فى الموضوع ، وانها ترغب فى

(١) الكتاب الاصغر العرسى . وثائق سياسية . قناة السويس . نوفمبر ١٨٧٥
(انظر ص ١٧ - ٤٢)

الوقت نفسه في انقاذ الشركة من التدهور * * ، فكان جواب جرانفيل « صحيح ان كل ما تمناه مساعدة الشركة على أن تعيش ولكن بشروط معينة أهمها أن لا تستهلك صافي دخلها في نفقات الادارة » وقد دعت تركيا لجنة فنية دولية للاجتماع في الاستانة والبت في موضوع الرسوم فقررت هذه اللجنة في ١٨ ديسمبر سنة ١٨٧٣ نظاماً جديداً أسس من النظام القديم وأفضل من نظام دلسيس، وقررت في الوقت نفسه ان لا تعمل الشركة مستقبلاً على اضافة أية زيادة جديدة في رسوم الارشاد والمرسى وما اليهما دون موافقة الباب العالى .

وفي أواخر يناير سنة ١٨٧٤ اعترض دلسيس على قرارات اللجنة وقدم اقتراحات مضادة واستمر يتحدى مصر والباب العالى والدول وأعلن انه سيمنع كل سفينة لا تدفع الرسوم من المرور في القناة بل أعلن انه بدلا من التسليم بانقاص الرسوم سيعمل على سحب المرشدين واطفاء المنارات واغلاق القناة للملاحة ، وقال انه سيضع سلاسل على مداخل القناة ويفرق كل سفينة تحاول المرور .

فما كان من الحكومة التركية الا ان أصدرت أوامرها الى الحكومة المصرية لاتخاذ الاجراءات الكفيلة بصيانة القناة وحرية الملاحة فيها .

أبلغ القنصل العام للولايات المتحدة في مصر حكومته بتاريخ ٢٩ ابريل « انه في يوم ٢٣ الجارى (ابريل ٧٤) أرسلت الحكومة المصرية فرقة من الجنود والضباط تقدر بعشرة آلاف بقيادة الكولونيل استون الأمريكى رئيس أركان حرب الجيش المصرى واحتلت مواقع عسكرية متفرقة على القناة وفي جوارها لمنع الشركة من ارتكاب أى عمل ضد القانون والاستعداد لوضع اليد على القناة » وجاء في رسالة القنصل أيضا « ان قائد الحملة كان مزودا بمرشدين مدربين على الملاحة فى القناة وبكل ما يلزم لتيسير مرور السفن وانشاء ادارة جديدة لشئون النقل والملاحة فيها »

وقد حذرت الحكومة المصرية القناصل بأن يسمحوا لرعاياهم من موظفى الشركة بأية مقاومة اعتمادا على جنسيتهم وقالت انها تعتبر موظفى الشركة رعايا محليين باعتبارهم موظفين فى شركة عثمانية يعملون لحسابها . وقد كتب قنصل الولايات المتحدة فى القاهرة الى قنصلها فى بورسعيد بالتزام جانب الحيدة التامة فى النزاع القائم بين الحكومة المصرية وشركة القناة وعدم الزج بالراية الأمريكية فيه (١) . وقد كان دلسيس غائبا فى يافا يوم ٢٣ فلما عاد فى اليوم التالى الى القناة بادر بالسفر الى القاهرة فى يوم ٢٥ وأعلن خضوعه لقرارات اللجنة الدولية وتطبيقها مع الاحتجاج ابتداء من يوم ٢٩ ابريل سنة ١٨٧٤ . وبذلك أكدت مصر سيادتها على القناة (٢) .

والواقع ان مشاكل الشركة لم تنته بعد لأن انجلترا كانت لا تزال تفكر فى الاستيلاء على القناة والشركة من طريق التدويل . يتضح ذلك جليا من خطاب اللورد دربى فى مجلس اللوردات ، فى يوم الجمعة ٥ يونية سنة ١٨٧٤ ، ردا على استجواب أحد الأعضاء بدأ كلامه بانكاره على المستجوب ادعائه أن تعطل الحركة البحرية

(١) أنظر مجموعة الوثائق الأمريكية فى سجلات عابدين . مجلد ٨

(٢) مسألة الرسوم هذه التى قام حولها نزاع طويل هى المسألة التى أشار إليها سلويزن لويدي حين ادعى فى مجلس الأمن ان تركيا ، فى سنة ١٨٧٣ ، قررت ضرورة أخذ رأى الدول فى الأمر ، ومعنى ذلك ، فى نظره ، ان الدول هى صاحبة الحق الاول فى القناة . وللفرض جدلا ان الدول الغربية لا تمثل فريقا من الدول - مما يغير الوضع - وانما تمثل الدول كلها . فهل دعوة لجنة دولية للاستشارة فى مسألة فنية يحدت تهم الجميع باعتبارهم طرفا فى النزاع مع شركة القناة ، تدل على ان القناة خاضعة لنظام دولي . ان الوثائق الرسمية المنشورة فى هذا الكتاب تثبت ان شركة القناة مصرية (اعتراف وزير خارجية فرنسا وحكم محكمة استئناف باريس التجارية) وان حقوق السيادة فى تحديد الرسوم واخضاع الشركة بالقوة - وتأييد الدول لهذا الاجراء - لا يستفاد منها ان الشركة دولية بل بالعكس . ويكفى ان الشركة تستمد وجودها ، على حد تعبير الوزير التركى ، من الفرمانات والامتيازات الممنوحة . لا من الدول .

الفجائي بين الشرق والغرب كان يتوقف على ادارة رجل واحد .
وأشار بهذه المناسبة الى الحوادث الأخيرة التي أثبتت ان القناة
موضوعة تحت سلطة الخديوى والباب العالى ، وتحت حماية العلاقات
التي تربط الباب العالى بالدول الأوربية . ثم ذكر موضوع شراء
الشركة فقال : « انه لمن الظلم التفكير فى سلب بناء القناة ملكيتهم
رغم ارادتهم . . اللهم الا اذا تطوعت الشركة وعرضت من نفسها
التنازل عن حقوقها » ثم ختم قائلاً : « اذا عرض اقتراح لتقل ملكية
القناة الى لجنة دولية ، وكان هذا العرض يكفل لجميع الحكومات
الأخذ بنصيب من مزاياه فى حدود المساواة ، فانى لا أقول أنه
لا يجوز غدلا النظر فى مثل هذا الاقتراح ، ولكنه لم يعرض ،
وليس عندى ما يبعث على الاعتقاد بأن هذا الاقتراح لا بد آتيا »

وفى نوفمبر سنة ١٨٧٥ أى فى الوقت الذى كانت انجلترا تحاول
فيه انتهاز الأزمة المالية المستحكمة فى مصر وشراء أسهم الخديو
روى القائم بأعمال فرنسا فى لندرة ان اللورد دربي قال له فى أثناء
حديث معه فى صبيحة ٢٠ نوفمبر : « لا أخفى عليك ان لى على بيع
الأسهم لبنك فرسى اعتراضات . . اننى لا أنكر ما قامت به شركة
القناة . . ولكنك ولا شك تقر بأننا أصحاب المصالح الأولى فى
القناة ، اذ أننا نستعملها أكثر من الدول الأخرى مجتمعة . وقد
أصبح الاحتفاظ بهذا المر مسألة حيوية بالنسبة لنا . ولذلك سيكون
من دواعى النبطة لى ان أرى ذلك اليوم الذى يمكن فيه دفع عوض
سخى للمساهمين من أسهمهم . وأن يحل محل الشركة نوع من
الادارة أو الاتحاد النقابى^(١) تكون الدول البحرية كلها ممثلة فيه .
واننا على أية حال سنعمل كل ما فى استطاعتنا لنحول دون احتكار

(١) جاء فى جريدة الشعب فى عدد ٣٠ سبتمبر ان وزير النقل البريطانى وصف
هيئة المتنفذين بانها نوع من « اتحاد النقابات »

أيد أجنبية لأمر تتوقف عليه مصالحنا الكبرى • وان الضمان الناتج من رقابة الباب العالى قد أصبح غير كاف اليوم فاذا فقدنا الضمان الذى يقدمه لنا مساهمة الحديدو (اشارة الى بيع الأسهم لشركة فرنسية) أصبحنا تحت رحمة دلسيس المطلقة • ان الشركة والمساهمين الفرنسيين يملكون ١١٠ مليون من ال ٢٠٠ التى تمثل رأس المال من الأسهم ، وهذا كاف^(١) »

وبعد شراء انجلترا أسهم الحديدو وتعزيز مركزها فى مصر كانت فكرة الامتلاك من طريق التدويل لا تزال مسيطرة عليها : كتب النائب الحر ، جون برايت ، الى اللورد جرانفيل ، بتاريخ ٥ يناير سنة ١٨٧٦ ، يقول : « يبدو ان الرأى الذى يكتبه اللورد دربى فى رسائله هو الرأى السليم : ان من واجبنا ان ندعو الدول لتتحد فى امتلاك القناة ، والاشراف عليها ، وحراستها ، لأن فى ذلك ضمانا لمصالحنا وقطعاً لدابر الغيرة^(٢) »

ولكن امتلاك القناة معناه ايجاد ملكية مشتركة بين حكومات الدول ، ملكية أجنبية بطبيعتها • « ومثل هذه الملكية ، فى رأى جلادستون ، لا تسلم نظريا من الاعتراضات ، ولا تسلم عمليا من المصاعب • وزيادة على ذلك فان لجنة الطونة ليست سابقة لأنه لا توجد ملكية مشتركة بين حكومات الدول^(٣) .

والى أن تتحقق هذه الملكية كانت انجلترا تعتبر نفسها المالكة للقناة والحامية لها بالنسبة لمصر نفسها وبالنسبة للدول • يتضح ذلك بالنسبة لمصر من تصريحات هارتنجتون فى مجلس العموم ، فى جلسة ٢٩ فبراير سنة ١٨٧٦ : « ان الحكومة الانجليزية لم تحل محل الحديدو

(١) الكتاب الأصفر الفرنسى • قناة السويس ١٨٧٥ • ص ٢٠٣
(٢) من أوراق جرانفيل المحطية الخاصة • (ص ٥٣ من كتاب قناة السويس لولمن)
(٣) من جلادستون الى جرانفيل فى ١٩ يناير سنة ١٨٧٦ • ولسن ص ٥٢

فى حقوق السيادة على القناة ، وقد أكد ذلك اللورد دربى حين كتب الى ستاتون فى مصر بتاريخ ٦ ديسمبر سنة ١٨٧٥ : « عليك أن تبين ان حكومة صاحبة الجلالة ستعتبر خرقا لفرمان الباب العالى واعتداء على سلامة الامبراطورية العثمانية ، كل عمل يتنازل الحديدو بمقتضاه ، بطريقة من الطرق ، عن سلطته على قناة السويس ، هذه السلطة المكفولة للحديدو بالامتيازات الممنوحة للشركة واللوائح المنظمة لها والمصدق عليها بواسطة الباب العالى » . ويتضح ذلك بالنسبة للدول من تبليغ من اللورد دربى الى سفير روسيا فى لندن ، بتاريخ ٦ مايو سنة ١٨٧٧ : « يجب ان نضع فى الصف الأول من الأهمية ضرورة الاحتفاظ بالمواصلات بين أوروبا والشرق من طريق قناة السويس ، مفتوحة ، وسليمة ، ومستمرة لا انقطاع لها . ولا شك ان أية محاولة لحصار القناة أو للتدخل من نوع آخر فى القناة أو مشارفها ستعتبره انجلترا تهديدا للهند واضرازا خطيرا بتجارة العالم » . وقد رد وزير خارجية روسيا البرنس تشاكوف بتاريخ ١٨ مايو سنة ٧٧ يقول : « ان الحكومة الروسية لا تفكر فى حصار قناة السويس ولا فى تعطيل أو تهديد الملاحة فى هذه القناة فى صورة من الصورة . وانها تعتبر القناة دولية^(١) »

مما تقدم يبين ان فكرة التدويل من طريق ادارة دولية على غرار لجنة الطونة تطورت الى ايجاد ملكية دولية فى القناة ، خصوصا بعد شراء أسهم الحديدو فى نوفمبر سنة ١٨٧٥ ، سيما وان امتلاك الأسهم ، مع بقاء الشركة ، لا يكفل لها السيطرة على ادارة القناة ، كما أن انشاء لجنة ادارية دولية لا يكفل لها الا سيطرة مؤقتة لأن كل نظام ادارى دولى ينشأ فى ظروف استثنائية معينة ولأجل معين

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية ، مذكرات ووثائق مصر . قناة السويس ،

أى انه لا يعطل السيادة الاقليمية الا الى حد وبصفة مؤقتة . كما أن شراء شركة القناة وشراء حقوقها ، ولو بالتنازل الودى ، لا ينقض حقاً من حقوق السيادة والملكية المصرية . فلم يبق الا الامتلاك الدائم (الدولى) الذى يضمن لانجلترا ، باعتبارها الدولة الرئيسية ، الحصول بصفة دائمة على النصيب الأكبر من أرباح القناة الوفيرة ، وعلى المزايا السياسية والعسكرية التى تجعل لها الهيمنة على طريق الهند . ولكن القناة ليست ملكية خاصة . القناة جزء لا يتجزأ من أرض مصر ، سواء اعترفت بذلك انجلترا أو لم تعترف ، وشراء هذا الجزء الذى لا يتجزأ لا يمكن ولا يجوز قانوناً الا اذا أمكن وجاز شراء الكل ، أى مصر ، لذلك اتجه تفكير انجلترا الى الامتلاك الفعلى من طريق احتلال مصر كلها ووضع يدها على القناة ، وهو ما تم فى سنة ٨٢ ، ولكن عدم وجود صفة شرعية لهذا الاحتلال أو لهذا الامتلاك الفعلى أضعف مركزها بين الدول ، فكان لا بد من التفكير فى نظام دولى يؤمن لها مركزها فى صورة من الصور .

الفصل الثالث

مؤتمر باريس واتفاقية الاستانة
١٨٨٥ - ١٨٨٨

كتب قنصل فرنسا من الاسكندرية بتاريخ ١٤ أغسطس سنة ١٨٨٢ أى قبل تصريح الحديو للانجليز باحتلال برزخ السويس عسكريا بيومين : « أما فيما يتعلق بحيدة القناة فان مستر ماليت (قنصل انجلترا) يعارض فيها بكل قوة . . . وفى اعتقادى أن حيدة القناة تتحقق اما بتحريم جميع السفن الحربية واما بقبولها جميعا . والحيدة بمدلولها الأول لا يمكن تحقيقها عمليا . وأرى أن تطبق على القناة القاعدة المتبعة فى المين والنقط الواقعة فى المياه الاقليمية ، وهى أن تبقى مفتوحة لجميع الأمم التى ليست فى حرب مع صاحب السيادة الاقليمية ، وأن سفينتين محتربتين تستطيعان الدخول فى القناة ولكن بشرط أن لا ترتكبا فيها أى عمل حربى . . . وأن لا تخرج الثانية منهما الا بعد خروج الأولى بأربع وعشرين ساعة . . . وبذلك تحترم السيادة الاقليمية . وفى هذا الكفاية الا اذا تمكنت انجلترا من تدعيم نفوذها هنا بدرجة تجعل لزاما كل حرب معها حربا مع مصر . . . ويلوح لى ان تدخل الانجليز (فى مصر) يهدف الى امتلاك القناة ليصروا وحدهم سادتها فى زمن الحرب . وقد يحققون هذا الهدف بسهولة اذا كان للحديو حق مقرر فى اغلاق القنساء أمام السفن الحربية كحق السلطان فى اغلاق البسفور . ولا شك انهم يتوقعون ان مركزهم سيقوى الى حد يسمح لهم بالتصرف المطلق فى ارادة

الحديو^(١)»

والواقع انه بعد الاحتلال أصبحت انجلترا تخشى حيدة مصر ، وحيدة القناة وحيدة البحر الأحمر لأن هذه الحيدة تتعارض مع مطامعها فى مصر . ولكنها فى الوقت نفسه تريد سكوت الدول على احتلالها واطالة أجله (كانت فرنسا بوجه خاص تلح فى طلب الجلاء) كما تريد التخلص من الوصاية الدولية المضروبة فى مصر على اعتبار ان الاحتلال سيكفل انهاء الظروف والأحوال التى خلقت فيها هذه الوصاية (منشور اللورد جرانفيل الى الدول فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣)

ففكرة الحيدة لم تكن خالصة لا من وجهة مدلولها فحسب ولكن من وجهة ارتباطها بعوامل الموقف فى مصر والرغبة فى تثبيتته وتبريره . لذلك بينما كانت انجلترا من ناحية ، تعلن على الملأ « ضرورة ضمان حرية الملاحة فى قناة السويس الى الأبد For Ever » وجعل القناة محايدة فى زمن الحرب ، ومفتوحة لتجارة أمم العالم قاطبة فى زمن السلم دون أى تمييز ، كانت ، من ناحية أخرى تعمل على حيازة القناة بشراء جميع الأسهم الباقية أو بناء قناة ثانية فى برزخ السويس ، تحت الاشراف الانجليزى ، بالاتفاق مع دلسبس . وقد كان مصير هذا المشروع الأخير فى مجلس العموم البريطانى ، الفشل التام (يولييه سنة ١٨٨٣)

هذه هى الظروف التى سبقت وتم فيها اجتماع مؤتمر باريس فى سنة ١٨٨٥ من أجل « حرية استعمال قناة السويس » ، وقد انعكست هذه الظروف فى مناقشات المؤتمر . لذلك نرى لزاما علينا ان نحلل

(١) سجلات وزارة الخارجية الفرنسية . مصر . مراسلات سياسية مجلد ٧٥

محاضر جلساته لأن هذه المحاضر هي التي تكشف عن أسرار اتفاقية الاستانة التي وضع المؤتمر قواعدها (١٨٨٨)
فى ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ اجتمعت لجنة مؤلفة من مندوبى حكومات ألمانيا ، والنمسا والمجر ، وفرنسا ، وبريطانيا العظمى ، وإيطاليا ، وروسيا ، وتركيا ، واسبانيا ، وهولنده ، ومصر (وهذه الأخيرة بصوت استثنائى فقط) ، لايجاد « نظام نهائى » ، فى وثيقة دولية ، يكفل لجميع الدول فى كل الأوقات حرية استعمال قناة السويس ، على ان يتحقق هذا النظام فى حدود منشور اللورد جرانفيل الى الدول فى ٣ يناير سنة ١٨٨٣

ولكن حدود هذا المنشور كانت ضيقة متافرة فترير بقاء الاحتلال والرغبة فى التخلص من الوصاية الدولية وروح المنشور العامة لا يمكن أن ينشأ فى نطاقها نظام « يضمن حرية الملاحة فى القناة الى الأبد - ويجعل القناة محايدة النخ » كما جاء فى المنشور نفسه أو « نظام نهائى » يكفل لجميع الدول حرية استعمال القناة . وهو غرض المؤتمر الأساسى ، لذلك سينظر مندوبو انجلترا الى هذه الحدود أولا عند تحقيق الغرض وصياغته ، وسينظر مندوبو فرنسا والدول الى الغرض أولا لتوسيع الحدود بما يتلاءم معه . وقد كان هذا الخلاف بين وجهتى النظر سبب نضال عنيف ظهرت بوادره فى الجلسة الأولى التى تقدم فيها كل من مندوبى فرنسا وانجلترا بمشروع للاتفاقية . وهذا نص المشروع الانجليزى :

(١)

تبقى قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائما ، فى زمن الحرب وفى زمن السلم ، كمنبر محايد لكل سفينة تجارية أو حربية ، عابرة من بحر الى الآخر ، دون أى تمييز بين الدول ، على أن تدفع السفن الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح النظامية الجارية

وبناء على ذلك لا تخضع القناة لاستعمال حق الحصار الحربى ،
ولن يقوم عائق ، باعتبارها ممرا محايدا ، أيا كانت الظروف ، فى
سبيل اجتيازها من بحر الى الآخر .

(٢)

لا يجوز انزال جنود أو ذخائر حربية فى القناة

(٣)

لا يجوز للسفن الحربية لدولة محاربة القيام بأى عمل عدائى فى
القناة أو ادخال غنائمها فيها أو الاقامة فيها مدة تزيد عن ٢٤ ساعة
الا فى حالة تعطل قهرى ، وفى مثل هذه الحالة يتحتم على السفينة
الرحيل فى أقرب وقت ممكن .

مشارف القناة ، والمين التابعة لها ، وكذلك مياه مصر الاقليمية
لا تكون معرضة لأى عمل حربى .

(٤)

لا يجوز اطلاقا تجهيز سفن الحرب ، التابعة لدول محاربة ، فى
القناة أو فى المين التابعة لها

كما لا يجوز تزويدها بالذخيرة والمؤونة الا فى حدود الحاجة
الضرورية للوصول الى أقرب ميناء .

(٥)

بنود المواد ٢ و ٣ و ٤ لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات
القمع التى تتطلبها الدفاع عن مصر أو المحافظة على النظام العام .

(٦)

لا تقام تحصينات على مسافة أقل من كيلو مترا من ساحل
القناة .

(٧)

جميع اصلاح نفقات التلف الذى تحدثه احدى السفن الحربية فى
القناة تكون على عاتق الحكومة التى تنتمى اليها السفينة، ويكون الدفع
فى أقصر مهلة .

(٨)

يتخذ صاحب السمو الحديو جميع التدابير الضرورية ، فى حدود
امكانياته ، كلما دعا الأمر ، لاحترام تنفيذ الشروط التى تفرضها
الاتفاقية الحالية على السفن الحربية التى تستعمل القناة •

(٩)

لا تتضمن الاتفاقية الحالية أى مساس بحقوق صاحب السمو
الحديو فيما جاوز المواد الخاصة المقدمة والمذكورة أعلاه •

(١٠)

تعهد الدول المتعاقدة بمرض المشروع الحالى على الدول الأخرى
والسعى فى الحصول على موافقتها •

هذا كل ما تضمنه المشروع الانجليزى وهو يكشف عن القلق من
الناحية العسكرية من جهة الدول ، مهما تكن الصيغة عامة وشاملة ،
فاحتلت الشئون الحربية المواد ١ (الفقرة الثانية) و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦
و ٧ من المشروع الذى لا يزيد على عشر مواد • ثانيا : تقرير جيدة
القناة جاء بطريق غير مباشر وعرضا فى المادة ١ « باعتبارها ممرا
محايدا » وكان يجب ان تفرد لها مادة خاصة مستقلة • ثالثا : ذكرت
المادتان ٨ و ٩ سلطة صاحب السمو الحديو وحقوق صاحب السمو
الحديو وكان الأفضل ذكر الحكومة المصرية بدلا من الحديو الذى
كان يتخفى الاحتلال وراء سلطته • رابعا : جاء فى المادة ٨ ان الحديو
يتخذ جميع التدابير الضرورية (العسكرية) فى حدود امكانياته ،
ومعنى ذلك ان الحديو ليس له الحق أن يستنجد بتركيا ، وبذلك تحل
انجلترا محل تركيا وتحل السيادة الفعلية المتقصفة محل السيادة
القانونية الثابتة • خامسا : ان التدابير التى نصت عليها المادة ٨
لا تخص الا « احترام تنفيذ الشروط التى تفرضها الاتفاقية على
السفن الحربية التى تستعمل القناة » وفى ذلك حد من سلطة الحديو

فى الاشراف على تنفيذ الاتفاقية كلها • سادسا : لم يرد نص واحد صريح على السيادة الاقليمية مع ان هذه السيادة هى أصل الحقوق كلها • ولعل انجلترا أرادت بذلك تنحية تركيا باعتبارها صاحبة السيادة مع مصر • سابعا : وأخيرا على فرض ان حيدة القناة وحقوق السيادة مؤكدة كاملة فى الاتفاقية فان المادة (٥) كفيلا ينقص حيدة القناة وحقوق السيادة جميعا • وهى ترمى الى الحصول من الدول بطريق غير مباشر ، على الاعتراف بالاحتلال وتصحيح مركزه غير الشرعى ، بالتسليم له بحق الدفاع عن مصر - وفى هذا معنى الحماية أيضا - ضد أية دولة « معتدية » تحاول اخراجها بالقوة وبحق المحافظة على النظام وقمع الحركات الوطنية • ومعلوم أن انجلترا احتلت مصر بحجة المحافظة على النظام والعرش ضد عرابى وثورته ومعلوم أيضا ان مفاوضات الجلاء مع درموند وولف ستفشل فى سنة ٨٧ بسبب تمسك انجلترا بحق العودة لقمع الحركات « والقتال » والمحافظة على النظام •

أما المشروع الفرنسى فيناقض المشروع الانجليزى من أساسه وهو ينص فى المادة الأولى على حرية المرور وفى المادة ٢ على عدم اقامة تحصينات أو نقط عسكرية على القناة أو فى مشارفها وعدم السعى للحصول على أى امتياز خاص تجارى أو اقليمى • • الخ • وفى المادة السادسة على تأكيد حق الحكومة المصرية فى اتخاذ التدابير اللازمة فى نطاق الحقوق المخولة من السلطان ، للدفاع عن البلاد ، وفى حقها فى الاستنجد ، عند اللزوم ، بالباب العالى . والدول المتعاقدة ، وفى المادة ٨ على تأكيد « حقوق السيادة » الخاصة بالسلطان و « الحقوق الاقليمية » الخاصة بالحدود • وهذا المشروع فى جملته يؤكد حقوق سيادة مصر وتركيا بالنسبة لانجلترا ، حتى يحرم انجلترا من حق البقاء أو التدخل ، ولكنه ينقص من هذه

الحقوق بالنسبة للدول ومصالحها من طريق التدويل الذي نصت عليه.
المادة ٤ :

« تتألف لجنة من مندوبي الدول الموقعة على تصريح لندرة المؤرخ
١٧ مارس سنة ١٨٨٥ (هذا التصريح يشبه في أساسه بلاغ ٣ يناير
سنة ٨٣) ومن مساعديهم قواد سفن البوليس التابعة لهذه الدول
والمقيمة في ثغور القناة ، ومن مندوب عن الحكومة العثمانية ومندوب
عن الحكومة المصرية . وستكون مهمة هذه اللجنة التكفل بحماية
القناة . وعليها ان تعمل ، بالاتفاق مع شركة السويس ، على ضمان
تطبيق قوانين الملاحة والبوليس ، وأن تشرف ، بصفة عامة ، على
تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية ، وأن تحيط الدول بالاقتراحات التي
تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ ،

هذه المادة ٤ من المشروع الفرنسي ستكون منار مناقشات حامية
في المؤتمر وستتخطم في النهاية على دفاع انجلترا بصفة خاصة .
وظاهر ان هذا المشروع كان يرمى الى ايجاد نظام اشراف دولى على
القناة ، ولو كان ذلك على حساب حقوق مصر وحقوق الشركة
الفرنسية نفسها ، والواقع ان هذا الاشراف ، كان المقصود منه في
الحقيقة حماية حقوق السيادة الاقليمية وحقوق الشركة المعترف بها
من استيلاء المحتل عليها . ولا عيب في المادة ٤ من هذه الناحية الا في
انشاء لجنة دولية في القناة دون تحديد أجل لها أو النص على صفتها
الوقتية خصوصا وان هذا التدويل كان وليد ظروف الاحتلال ،
يزول بزواله . وذلك بصرف النظر عن ان التدويل المقترح كان
باطلا من أساسه .

وقبل ان نعرض للمناقشات التي جرت في اللجنة الفرعية يحسن
هنا أن نذكر ان مندوب فرنسا ، في نهاية هذه المناقشات ، رفع تقريرا
الى اللجنة العامة عن أوجه الخلاف الأساسية في مشروع اللجنة

الفرعية فلخصها فى قوله : « يتمسك مندوبو بريطانيا بأن تكون السلطة الاقليمية هى المكلفة لا بتنفيذ المعاهدة فحسب بل بالاشراف على هذا التنفيذ أيضا ، فى حين يرى مندوبو فرنسا ترك أمر الاشراف للدول ممثلة بواسطة لجنة دولية يرأسها مندوب من تركيا »

الاشراف الدولى : انعقدت اللجنة الفرعية فى ٦ مايو سنة ١٨٨٥ ودعا الرئيس زملاءه الى مناقشة المادة ٤ من مشروع الاتفاقية الفرنسى الخاصة « بانشاء لجنة دولية للاشراف بصفة مستديمة ومنتظمة على تنفيذ المعاهدة الخاصة بحرية المرور فى قناة السويس . وقد عرض المادة بعد تعديلها وهذا نصها :

« تجتمع برئاسة مندوب خاص من تركيا لجنة مؤلفة من مثلى الدول الموقعة على تصريح لندرة ، والتي سينضم اليها مندوب عن الحكومة المصرية ، وستكون مهمة هذه اللجنة التكفل بحماية القناة والتعاون مع شركة السويس لضمان تطبيق قوانين الملاحة والبوليس ، وتشرف ، فى حدود اختصاصاتها ، على تنفيذ مواد المعاهدة الحالية ، وتحيط الدول علما بالتدابير التي تراها مناسبة لحسن تنفيذها »
ومن المتفق عليه أن وظيفة هذه اللجنة لن يكون لها أى مساس بحقوق السيادة التي لصاحب الجلالة السلطان »

وبعد تلاوة المادة شرح الأسباب التي دعت حكومة الجمهورية الى عرضها فقال :

« ان اللجنة فى المواد العشر (من المشروع العام) التي وافقت عليها قد أرست المبادئ التي يجب أن تسود الى الأبد فيما يتعلق بحرية استعمال القناة والنظام الذى تتمخض عنه . ولكن كل هذا المجهود قد يذهب عبثا اذا اكتفينا باعلان المبادئ دون التفكير جديا فى الوسائل التي من شأنها أن تسود المبادئ »

« وهذا هو الغرض من الاقتراح الفرنسي الذى يدخل فى نطاق الضرورات التى أشار إليها بلاغ اللورد جرانفيل الى الدول ، وهو على أية حال يتمه ويسد النقص فيه . وقد ذكر البلاغ : « انه يجب ارغام السفن الحربية فى القناة على تنفيذ الشروط المفروضة عليها » . وهذا حسن ، ولكن لا يكفى العمل على تنفيذ المعاهدة فى وقت الحرب ، بل يجب العمل على احترام تنفيذها فى وقت السلم أيضا . » ان حكومة الجمهورية ترى ان هذه المهمة الكبيرة هى بلا شك ، كما جاء فى بلاغ جرانفيل ، من حق السلطة الاقليمية ، ولكنها تعتقد انه يجب الحد قليلا من هذه السلطة ، وأن يوكل الى الدول المتعاقدة أمر الاشراف الأعلى على هذه المهمة ، اشراف يكفل للجميع ضمانات متبادلة وللحكومة المصرية سلطة لا بد منها للقيام بالمهمة الملقاة على عاتقها

« ان الدولة الاقليمية وحدها لا تستطيع أن تضع فى قبضة يدها مصير تجارة العالم . ولن تستطيع أوروبا أن تكل الى مصر ، دون حد أو احتياط مهمة تنفيذ المعاهدة »

وقد ميز المندوب بوضوح بين تنفيذ المعاهدة والاشراف على هذا التنفيذ فقال : « ان حكومته تعتقد انه اذا كانت أعمال التنفيذ يجب تركها للسلطة الاقليمية وشركة القناة ، فان الاشراف يجب أن يكون من شأن ممثلى الدول بالاتفاق مع الدولة صاحبة السيادة

« ان المشروع الفرنسي الذى يجعل هذا الاشراف فى شكل لجنة يستند الى سوابق دبلوماسية ، وحسبنا أن نشير الى نظام نهر الطونة فان لجنة الطونة تشرف على تنفيذ الموائيق السياسية التى أوجدت النظام الخاص لهذا النهر . وليس ذلك فحسب ، بل انها تتولى ، بواسطة عمالها ، وبميزانيتها الخاصة ، تنفيذ جميع القرارات التى تراها تتفق مع روح مهمتها . ولا شك أن اللجنة تملك سلطات

واسعة بدرجة تجعلها في الواقع صاحبة السيادة في منطقة النهر
« على أن الحكومة الفرنسية لم تر الذهاب الى هذا المدى ، فيما
يتعلق بالقناة ، احتراما للباب العالي والمركز الخاص لشركة القناة
العالية . وهي ترى ضرورة الأخذ على الأقل بجزء من الضمانات
التي انضردت بها الدول الساحلية وغير الساحلية في نهر الطونة »
ثم نهض مندوب النمسا والمجر مؤيدا ، قال : « ان نظام لجنة
الطونة الأوروبية يخلق سابقة لاقامة نظام دولي في منطقة واقعة تحت
سيادة دولة واحدة ، ولكنها ملتقى المصالح الكبرى للدول الأخرى »
وبعد ما أيد معظم المندوبين الاقتراح الفرنسي قام مندوب إنجلترا
وشرح أسباب اعتراضه عليه ، قال :

« ان المادة ٤ ، في رأى عدد من المندوبين ، قائمة على أساس
تشابه بين قناة السويس ونهر الطونة مع ان هذا التشابه لا وجود
له على الاطلاق . ان نهر الطونة مجرى عظيم من الماء يخترق دولا
كثيرة ، وقد كانت حالته المادية ، في وقت انشاء اللجنة الدولية ،
تموق الملاحه فكان لا بد من القيام بأشغال كبيرة لتطهير قاع النهر .
ولما كانت السفن التي تجتازه تخضع بالتوالي لقوانين كل دولة من
الدول الساحلية كان لا بد من خلق نظام جديد يطبق على مجرى
النهر جميعه وسن قوانين موحدة للملاحه ، وايجاد « تعريفه
لررسوم » وانجاز أعمال ضخمة واستعمال عدد كبير من الموظفين
لادارة شئون الملاحه . ولتحقيق هذه الأغراض المتنوعة والاشراف
على النظام الجديد ، لم يكن بد من الاستعانة بلجنة دولية
« فأى شبه اذن بين حالة كتلك وبين الموضوع الذى نحن بصدده »

موضوع ضمان حرية المرور في قناة السويس ؟
« ان القناة تمتد في أرض دولة واحدة ، وهي تابعة لشركة خاصة
تحكمها امتيازات وقوانين الدولة الاقليمية . وقد نفذت الشركة

مشروع القناة كله بمالها كما أنها تدير الملاحة بلوائجها الخاصة
وبمعمونة عدد كبير من الموظفين والفنيين • فمن هذه النواحي كلها
لا يوجد فرق بين شركة قناة السويس وبين شركة سكة حديد
تخترق مصر • فلماذا اذن نحاول التدخل فى شؤون الشركة •
خصوصا وانه منذ افتتاح القناة لم تقم أية صعوبات لا مع السفن
التجارية ولا مع السفن الحربية • وقد سارت الأمور بنظام تام ••
فكل تدخل من جانب لجنة دولية فى شؤون الملاحة فى القناة سيكون
عديم النفع ، بل سيكون ضارا من نواح كثيرة • ويجب ان لا يغيب
عن الأذهان ان بريطانيا العظمى التى تفوق مصالحها على مصالح
الجميع ، اذ تمثل تجارتها ٨٠ فى المائة من تجارة القناة ، لا تطلب
ضمانات أخرى ، ففى الضمانات الحالية الكفاية وزيادة •

• ان فكرة تكوين لجنة لم تخطر على بال الحكومة البريطانية (١)
وليس لها ذكر فى نقط البسلاغ • ان النقطة رقم ٦ تترك للدولة
الاقليمية وحدها مهمة احترام تنفيذ المعاهدة • وبذلك يكون الاقتراح
الفرنسى على النقيض تماما من هذا النص • واللجنة الفرعية تعلم أن
قبول هذه النقطة أو هذه القاعدة من البلاغ شرط أساسى للاتفاق
المرجو عقده •

ثم قام ريفرس ولسن ، المندوب الانجليزى الثانى وقال : « ان
انشاء لجنة دولية معناه وضع سلطات ثلاث على القناة بعضها تجاه
بعض : الأولى - الحكومة المصرية باعتبارها الدولة الاقليمية (٢)
الشركة بمقتضى امتيازاتها (٣) اللجنة الدولية بمقتضى المعاهدة •

وتكلم بيراتونى ، المندوب الثانى الايطالى والمستشار القانونى
والسياسى بوزارة الخارجية الايطالية ، فقال : « انه يتقد ان الحق
التاريخى والعرفى الذى ينظم حيدة نهر الطونة لا يصلح لأن يكون
سابقة يمكن الاستناد اليها لتطبيق المادة ٤ على قناة السويس • ان تاريخ

الموضوع معروف : بعد حرب القرم دخلت تركيا فى مجموعة الدول الكبرى وعادت الى سيادتها ، من طريق التنازل ، منطقة مصبات الطونة جميعها فأتيحت بذلك الفرصة للدول السبع ، المتعاقدة فى معاهدة باريس ، للتدخل فى تنظيم ملاحه النهر ، ولكن واضعى المعاهدة لم يفهم ان يميزوا بين الاشراف الأوروبى وبين حقوق الدول الساحلية ، وتقرر أن ترد اللجنة الأوروبية ، بعد سنتين ، الى لجنة الدول الساحلية ، اختصاصاتها . وكانت وظيفتها تنفيذ الأعمال الضرورية لجعل الملاحة سالحة بعد ايزاكاتشا وفى مناطق البحر المجاورة . وكانت وظيفة لجنة الدول الساحلية وضع قوانين الملاحة وبوليس السواحل والاستعداد لصيانة الملاحة والمحافظة عليها ، بعد حل اللجنة الأوروبية ، فى المصبات وأجزاء البحر المصاوبة .

• ولأجل ضمان تنفيذ القوانين ، كان للدول الحق فى ابقاء مركبين خفيفين فى المصبات ••

• مما تقدم يتبين اهتمام مؤتمر باريس بمطالب حكومات الساحل الوطنية واهتمامه بحاجات حرية التجارة الدولية • وقد تقرر أيضا ، بالنسبة للمحاربين ، النص على حيدة النهر وتحريم اقامة تحصينات فيه •

• وقد ظهرت الصفة المؤقتة للجنة الأوروبية من نصوص معاهدة سنة ١٨٦٦ التى مدت أجل اللجنة لمدة خمس سنوات ، ثم أطالت (معاهدة لندرة) مدتها اثنى عشرة سنة أخرى ... ثم جاءت معاهدة برلين سنة ٧٨ وغيرت نظام الملاحة فى النهر وجنسية سواحله لأن روسيا باستعادتها أراضى سارابيا على فرع كليا ومصب النهر من هذه الناحية أصبحت دولة ساحلية ..

• ان قناة السويس شىء آخر يختلف بالمره عن نهر دولى ، وحيث لا توجد دول ساحلية لا حاجة الى ايجاد نظام دولى مشترك يمارس

حق السيادة Condominium وكله ما يتعلق بإدارة القناة وصباتها
قد حددته الفرمانات . على انه يجب النظر الى القناة ، من ناحية
أخرى ، باعتبارها بوغازا دوليا خلقتة بعقريه الانسان ورأس المال
الدولى . والقانون يعترف بحرية البواغيز ولكنه لم يخضعها لأشراف
لجان دولية تجتمع فى أرض الدولة التى تمتلك السواحل . وقد
عكست الآية فيما يختص بمصر ، وكان للدول وجه آخر اذ جاء فى
بلاغ لندرة بالنص : « نظراً الى ان الدول قد أجمعت على ضرورة
اجراء مفاوضات تهدف الى عقد اتفاقية لانشاء نظام نهائى يكفل فى
كل وقت ، لجميع الدول ، حرية استخدام القناة الخ »

ثم استعرض مندوب ايطاليا الحلول المختلفة وقال : « انه لا داعى
لانشاء لجنة خاصة اذ توجد فى مصر هيئة سياسية مهمة أعضائها
السهر على تنفيذ المعاهدات واحترامها ، كما ان من واجباتهم ، فى
زمن الحرب أو فى زمن القلاقل ، حماية أملاك وأشخاص وحقوق
دولهم ورعاياهم »

وفى جلسة اللجنة الفرعية المنعقدة فى ١١ مايو سنة ١٨٨٥
(محضر رقم ١٣) استمرت المناقشة فى نفس المادة ٤ وابتدأ الكلام
مندوب بريطانيا قال : « فى آخر الاجتماع السابق أراد مندوب
النمسا والمجر ، فيما يتعلق بحرية المرور ، مماثلة قناة السويس
بالمضايق التى تصل بين بحرین ، مستندا الى أقوال بعض الفقهاء فى
القانون

« ان مندوب بريطانيا العظمى يلفت النظر الى أن أولئك المؤلفين
كانوا يتكلمون عن مضائق طبيعية لا عن ممرات صناعية أنشأها
الصناعة البشرية على أرض دولة مستقلة . ولا يمكن التسليم اطلاقا
بأن حق المرور ، من طرق المواصلات التى من هذا النوع ، على
الرغم من انها تصل بين بحرین ، يخضع لارتفاق دولى . وفيما

يختص بقناة السويس فذلك ارتفاع لا سند له من الواقع أو القانون
اذ لا يوجد أى شبه بين قناة السويس وبين مضيق بحرى ،

ثم تكلم مندوب بريطانيا عن الشركة وقوة مواردها وفتحها
ونظامها ، وأشار فى ختام كلامه الى القلق الذى يساور بعض النفوس
عن مستقبل القناة بعد انتهاء أجل امتياز الشركة فقال : « لا داعى
للقلق فى الوقت الراهن • ويكفى فى المعاهدة الحالية ، وضع مبادئ •
ثابتة لا تتغير ولا تبدل ، على أن يترك للأجيال القادمة أمر اجراء
التعديلات التى قد تدعو اليها الظروف ، »

الواقع ان معركة التدويل كانت معركة حامية وقد انتهت بانتصار
الاقتراح الايطالى الخاص بوكول الاشراف النظرى الى ممثلى الدول
فى مصر بصفتهم هيئة والفعلى الكامل الى الحكومة المصرية • أما
المعركة الأخرى ، معركة السيادة (بالنسبة لانجلترا) فقد انتظمت
معظم مواد المعاهدة ، وكان كلا الفريقين يحاوط ويداور فى كل
صيغة وفى كل كلمة تتعلق بهذه السيادة • ولكن النزاع الحقيقى
كان فى عدم وضوح الغرض أو فى تباين الأغراض عند كل فريق •
ففرق انجلترا كان يريد التوفيق قسرا بين السيادة المصرية وبين
مركز انجلترا الخاص ، والفريق الذى تترجمه فرنسا كان يريد
التوفيق بين التدويل الادارى وبين السيادة أى الجمع بين النقيضين •

والحقيقة ان مصدر الصعوبات كلها كان فى عدم الاخلاص الذى
يوجه السياسات المختلفة • روى سفير فرنسا فى لندرة ، فى برقية
له بتاريخ ٧ يونية سنة ١٨٨٧ : « ان مناقشة جرت بينه وبين اللورد
سالسبرى بخصوص الحلاف على بعض نقط المشروع كمسألة
الدفاع عن القناة بواسطة الحديدو والباب العالى • • ، فلم يجد السفير

يدا من الالتفات الى اللورد فى حركة صريحة قائلا : « ان منشأ الصعوبات كلها لم يكن هناك (أى فى الصيغ ٠٠) ولكن فى سوء الظن المتبادل بين انجلترا وفرنسا . فكل منهما مقتنع بأن الآخر يريد الاستيلاء على القناة » وحتم السفير كلامه : « بأن ضمان حيدة القناة فى اتفاقية دولية خير كفيل بازالة سوء الظن وتسوية الخلاف »

وقد كانت فرنسا فعلا ، كما رأينا ، ترمى من وراء التدويل وتبنى مشروع انجلترا القديم ، الذى تكلمنا عنه ، الى الهيمنة على القناة بفضل مركزها المالى والسياسى والثقافى فى مصر ، ووجود الشركة الفرنسية ، وتضامن الدول معها فى الاشراف . وكانت انجلترا تحارب التدويل لتتمكن من الافراد بالسيادة الفعلية بلا رقيب يحاسبها ، وأكثر من ذلك : كانت تريد من التدويل ، كما صيغ فى مشروعها ، أن يصحح مركزها غير الشرعى فى مصر .

ولو كانت فرنسا مخلصه لما تبنت مشروعا انجليزيا قديما قائما على أساس غير سليم من المماثلة بين نهر ، وأى نهر ، وقناة ٠٠ أساس لا يصلح أن يكون سابقة كما قال مندوب ايطاليا . على ان اختلاف انجلترا وفرنسا فى المؤتمر ساعد على نجاح المؤتمر فى دراسة الموضوع فلم يترك ناحية الا وفاها حقها من البحث حتى أرمى القواعد لاتفاقية دولية صحيحة

وكان بودنا أن نسهب فى استعراض نقط الخلاف ، كما فعلنا فى مسألة الاشراف ، ونكتفى الآن بأن نقرر ان المؤتمر بعد انتهاء لجنته الفرعية من مناقشة مشروع التدويل الادارى ذهبت منه الروح الحزبية واتجه فى مجموعه الى الرغبة فى ادخال مواد جديدة تؤكد السيادة الاقليمية وتؤمنها من كل اعتداء . ولئن كانت هذه المواد لم يظهر لها أثر فى الاتفاقية بسبب اعتراض انجلترا ، فان ذلك لا يمنع من الاهتمام بها ولعل أهم هذه المواد ما يتعلق بالحيدة ، فقد حدثت

فى اللجنة الفرعية وفى اللجنة العامة مناقشات كثيرة حولها .
قال مندوب روسيا فى جلسة اللجنة العامة التى انعقدت فى ٩ يونيه سنة ١٨٥ : « ان الوثائق الدبلوماسية التى سبقت تأليف اللجنة الدولية تدل على الرغبة الأكيدة فى احاطة المشروع بجميع الضمانات فيما يتعلق بالقناة ومياه مصر الإقليمية وان نظرة واحدة على الخريطة تدلنا على أن القناة من جهة البحر الأبيض تتصل بالبحر الواسع ، والأمر يخالف ذلك من جهة السويس فى الجنوب حيث يجرى بحر ضيق أشبه باستمرار طبيعى للممر الصناعى . على ان سعة البحر الأحمر كلها لا تلبث ان تتضاءل بسبب وجود أماكن عديدة غير عميقة الأمواه وصخور من مرجان متخفية تحت الماء مما يجعل الملاحة بازاء السواحل وعرة جدا ومحفوفة بالأخطار . ولا شك انه اذا لم ينص المشروع على ضمان خاص بمياه البحر الأحمر فان القناة ستظل معرضة للسد من الجنوب »

ثم قال : « ان تجارة سواحل البحر الأحمر المهجورة لا يمكن احتسابها فى التجارة العالمية لأن المواصلات والتجارة التى يراد فى كل وقت وكل ظرف كفالة حريتها وجعلها بمأمن من حوادث الحرب ليست سوى التجارة والمواصلات العالمية التى تسير عبر المحيطات من طريق قناة السويس وتصل دول أوروبا بمستعمراتها وممتلكاتها ومنشآتها التجارية فى أقصى الجنوب وفى الشرق الأقصى ، فيجب والحالة هذه وضع نص فى المعاهدة الحالية يكفل حيدة مياه البحر الأحمر أو جزء منها والا أصبحت المعاهدة خيالا ليست له أقل نتيجة عملية . »

وقد أعلن الرئيس وبعض الأعضاء ان مهمة اللجنة العملية خاصة بالمياه الإقليمية فقط فقال المندوب الروسى : « ان كفالة حرية مداخل القناة تحتم التوسع فى منطقة المياه المحايدة » ثم أضاف : « انه اذا لم

يوضع أى نص فى ذلك كانت المساواة بين جميع الدول فيما يتعلق بحرية استخدام القناة ، مظهرا لا أكثر »

وتكلم مندوب إيطاليا فقال : « الواقع ان الاقتراح الروسى سيؤدى حتما الى اعلان حيدة البحر الأحمر جميعه ولكن حتى مع اعلان حيدة البحر الأحمر كله فان هذه الحيدة لن تكفل حرية المرور فى القناة بالدرجة التى يريدها مندوب روسيا اذ لا بد أيضا من اعلان حيدة خليج عدن وجزيرة بريم أى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، ولعل فى مبدأ حرية المضائق الضمان الكافى من هذه الناحية .. »

ظاهر أن حيدة القناة لا تتم الا بحيدة البحر الأحمر ولا تم حيدة البحر الأحمر الا اذا زالت السيطرة الانجليزية عن مداخله فى عدن وبريم ، وحيدة القناة تتطلب أيضا حيدة مصر كلها . كتب وزير خارجية فرنسا الى اللورد سالسبرى بتاريخ ٢٢ يولية سنة ٨٧ : « ان أكبر أمانينا أن نتحقق فى يوم من الأيام حيدة مصر جميعها لتكون متممة لحيدة القناة »

والواقع ان انجلترا تكره الدولية وتكره الحيدة باعتبارها مظهرا للدولية لأن أساس الدولية المساواة . لذلك اعترضت انجلترا على المادة ٢ من المشروع الفرنسى وهى المادة ١٢ من الاتفاقية ، ولعلها أهم مادة ، وهذا نصها :

« من المتفق عليه بين الدول المتعاقدة ، عملا بمبدأ المساواة فى حرية استعمال القناة ، وهو أحد المبادئ الأساسية التى تقوم عليها هذه المعاهدة ، أن لا تسعى احداها للحصول ، فيما يتعلق بالقناة ، على أية مزايا أو امتيازات اقليمية أو تجارية ، فى أية اتفاقات دولية قد تعقد ، على أن تظل (تركيا) محتفظة بحقوقها باعتبارها الدولة صاحبة السيادة الاقليمية »

فهذه المادة على ايجازها الضخم لا حد لدلولها ومحتويها ليست المحور الذى تدور عليه جميع المواد الأخرى فى فحسب ، بل هى محور جميع المعاهدات التى تنظم العلاقات لأن مبدأ المساواة ، ليس أحد المبادئ الأساسية ولكنه المبدأ للاتفاقية والمعاهدات جميعا . وتطبيقا لهذا المبدأ نصت الى احترام سيادة مصر وتركيا فيما يتعلق بحق الدفاع والم النظام . (وكانت انجلترا تريد هذا الحق تبريراً لاحتلالها المادة ١٠) كذلك لا تعارض أحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ التى قد يرى عظمة السلطان و سمو الخديو اتخاذها فى حدود المخولة له ، ليضمنا ، بواسطة قواتهما الخاصة ، وفى حدود المنوطة ، الدفاع عن مصر والمحافظة على النظام العام وكانت الفقرة (بواسطة قواتهما الخاصة) مثار اعتراض من جانب انجلترا ، لأنها كانت تريد أن يوكل أمر الدفاع والقناة لا الى مصر وتركيا وحسدهما بل الى « حلفائهما » حلفاء لم يسموا بالذات ، . . الى انجلترا « الحليفة » التى ان تحل محل الدول وأن تحتل لنفسها مركزا خاصا مما يتعارض مع المادة ١٢ . وقد صرح اللورد سالس فرنسا فى ١١ مايو سنة ٨٧ « بأنه كان يجب ان يترك للنخبة تقدير الظروف التى يتخذ بمقتضاها التدابير اللازمة للسلامة القناة وأن يكون تنفيذ هذه التدابير بواسطة قوات وحلفائهم^(١) »

ويلاحظ انه لا اشارة الى تركيا لأن انجلترا كانت تعما تجاهل حقوق السيادة التركىة ، وحقوق السلطان .

(١) الكتاب الاصل الفرنسى . من سفير فرنسا الى اللورد سالسبر سنة ١٨٨٧ .

المادة (٩) على أن « لا تتخذ الحكومة المصرية ، فى حدود سلطتها المستمدة من فرمانات والشروط المقررة فى المعاهدة ، التدابير اللازمة لضمان تنفيذ هذه المعاهدة ، وفى حالة عدم توفر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية ، يجب عليها أن تستنجد بحكومة الدولة العثمانية .. التى عليها تبليغ الدول المتعاقدة .. والتشاور معها » . وفى ذلك اعتراف بسيادة الدولة الاقليمية (مصر - تركيا) وحققها فى الاشراف على تنفيذ المعاهدة والاستعانة عند الضرورة ، بالدول لا بانجلترا .

والمادة ١٢ تتعارض مع انشاء قاعدة عسكرية على القناة لاحدى الدول ولو بالاتفاق مع مصر ، كما تتعارض مع الادعاء بأن القناة « شريان الامبراطورية الامبراطورية » لأنها شريان العالم والدول جميعا ، دون تمييز ، وتتعارض مع رغبة فريق من الدول اليوم فى الاستئثار بالقناة على حساب مصر والفريق الآخر من الدول المتفعمة بالقناة

ولو كانت انجلترا منزهة عن الأغراض لما وقفت وقفتها ضد المادة ١٢ مع أن مندوب فرنسا أوضح ان مؤتمر الاستانة الذى انعقد فى سنة ١٨٨٢ ، للنظر فى شؤون مصر والقناة ، والخطر الذى يهددهما أصدر فى ٢٥ يونية « ميثاق النزاهة » المشهور الذى وقته انجلترا نفسها مع الدول ؟ وهذا نص العهد أو الميثاق :

« تتعهد الحكومات التى يوقع مندوبوها على هذا القرار ، بأنها فى كل اتفاق يحصل بشأن تسوية المسألة المصرية لا تبحث عن احتلال أى جزء من اراضى مصر ولا الحصول على امتياز خاص لها ، ولا على نيل امتياز تجارى لرعاياها لا يخول لرعايا الحكومات الأخرى » وهذا كله لا يخرج عن الامتيازات الاقليمية أو التجارية .. التى

ذكرتها المادة ١٢

وقد ذكر مندوب فرنسا سابقة أخرى فى المعاهدة التى عقدت بين الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى بخصوص قناة بنما ، فى ١٩ ابريل سنة ١٨٥٠ • وهذا نص المادة الأولى منها :

« تمهد كل من الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى أن لا تعمل على الاستئثار وحدها ، لمصلحتها ، بحق الاشراف على القناة البحرية •• وأن لا تقيم أو تحتل حصونا أو استحكامات تهيمن على القناة ، أو فى جوارها ، وأن لا تحتل أو تحصن أو تستعمر أو تفرض أو تمارس سلطة ما على نيكاراجوا وكوستاريكا وساحل موسكيتو أو أى جزء من أراضى أمريكا الوسطى ••

« وأن لا تعمل كل منهما على استغلال العلاقات الودية أو النفوذ أو المحالفة أو الصداقة ، التى تربطها باحدى دول أو حكومات الأراضى التى ستمر منها القناة ، وذلك فى سبيل الحصول ، لرعاياها أو مواطنيها ، بطريق مباشر أو غير مباشر ، على مزايا أو حقوق لا يتمتع بها رعايا أو مواطنو الدولة الأخرى ، فيما يتعلق بالتجارة أو الملاحة فى القناة •• »

وكانت المادة (٨) من الاتفاقية ، وهى الخاصة بالاشراف ، حتى فى الصيغة النهائية التى وضعها مندوب ايطاليا ، لا ترضى انجلترا ، مع انها لم تبق من الاشراف الا سلطة شكلية والقدر الضرورى من الرقابة العامة الذى يتفق مع السيادة •

المادة ٨

« تمهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها • وفى حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برياسة عميدهم لاجراء المعايضة اللازمة • وعليهم ابلاغ حكومة الحضرة الحديوية بالخطر الذى يبدو لهم لتتخذ الاجراءات الكفيلة بضمان

حماية القناة وحرية استعمالها . وفى كل الحالات يجب ان يجتمع مندوبون مرة فى السنة للتثبت من حسن تنفيذ المعاهدة
» وتمتد الاجتماعات الأخيرة برئاسة مندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض . ويجوز أيضا لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع . ولهذا المندوب الحق فى الرئاسة فى حالة غياب المندوب العثمانى

» ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو تشييت كل تجمع على ضفتى القناة ، يهدف أو يؤدى الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة ،

وقد اعترض مندوب انجلترا على رئاسة مندوب الحكومة العثمانية أو الحكومة المصرية لاجتماعات مندوبى الدول وكان رد مندوب فرنسا ان التقاليد السياسية تعطى الرئاسة دائما لمندوب الدولة التى تجتمع فى أرضها لجنة أجنبية . وعلى أية حال ان مجرد الاشراف المبدئى المائل فى الهيئة السياسية التى لا تجتمع الا مرة فى السنة فى القاهرة - وشتان بينها وبين لجنة ادارية دولية خاصة مقيمة فى القناة - كان يزعم انجلترا شأن المادة ٨ فى ذلك شأن الاتفاقية كلها . لذلك بقى مشروع الاتفاقية النهائى من سنة ٨٥ الى سنة ٨٧ معلقا تعترض انجلترا عليه فى مجموعه وتمطل اجراءاته الأخيرة وذلك على الرغم من الحاح فرنسا فى التعميل بتسوية الموضوع . وأخيراً ذهب اللورد سالسبرى الى باريس (أكتوبر ٨٧) واتفق مع وزير خارجية فرنسا على قبول المشروع بتحفظ واطار الدول فى الوقت نفسه . بهذا التحفظ

(التحفظ)

» ان مواد الاتفاقية التى تسجل النظام النهائى لضمان حرية استخدام قناة السويس لا يمكن تطبيقها فى الوقت الحالى الا بالقدر

الذى تتلاءم فيه مع الحالة الراهنة في مصر ، وهي حالة معتبرة
انتقالية واستثنائية . فان مواد المعاهدة الحالية لن تكون عائقا لحرية
الحكومة الانجليزية في العمل في أثناء مدة الاحتلال ،

ولو كان مشروع الاتفاقية النهائي قائما على أساس المشروع
الانجليزي لقبلته في الحال دون أى تحفظ .

ونكرر هنا ان المشروع الانجليزي بعد أن حصر على الدول
جميعا انزال أى جنود أو ذخيرة في القناة (مادة ٢) وارتكاب
أعمال حربية أو عدائية في القناة أو في المين التابعة لها أو في مياه
مصر الاقليمية (مادة ٣) وتجهيز السفن الحربية وتموينها في القناة
ومينها (مادة ٤) عاد في المادة (٥) وقرر : « ان المواد ٢ و ٣ و ٤
لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات القمع التى يقتضيها الدفاع
عن مصر والمحافظة على النظام العام » ، أى ان كل ما كانت تطلبه
انجلترا من « التدويل » أو « الدولية » هو تحويل الحالة الاستثنائية
الانتقالية التى كانت نتيجة تدخل همجى مسلح الى حالة شرعية
ثابتة . والتصديق على حرية العمل في تعطيل حرية المرور في القناة
بأعمالها الحربية واعتداءاتها . وتعطيل نظام السيادة الذى يكفل ضمان
هذه الحرية .»

وأخيرا قبلت في اتفاق سنة ١٩٠٤ الموافقة على اتفاقية الاستانة
بشرط أن يبقى البند الأول والثانى من المادة (٨) الخاصة بالاشراف
غير معمول بهما .

وبعد الحرب العظمى الأولى « وافقت » دول الأعداء الموقعة على
المعاهدة على أن تحل بريطانيا محل تركيا في المعاهدة وأن تنتقل
اليها حقوقها . . ألمانيا في معاهدة فرساي والنمسا في معاهدة سان
جرمان والمجر في معاهدة تريانون . وأخيرا تركيا في معاهدة
سيفر وفي معاهدة لوزان .

وبصرف النظر عن بطلان هذه التصرفات كلها باعتبارها قسرية فان السيادة التركية التي انتقلت حقوقها الى انجلترا كانت سيادة فتح أى سيادة دخيلة ولم تكن سيادة أصيلة ، كالسيادة الاقليمية ، سيادة مصر ، التي كان لها بالطبيعة الاعتبار الأول ، فيما يتعلق بالقناة ، فى مؤتمر باريس ، ولم تذكر تركيا بوصفها الدولة الاقليمية الا تجاوزاً ورغبة من الدول فى وضع تركيا فى مواجهة انجلترا لايجاد توازن حول القناة

وقد أعلن سعد زغلول فى مؤتمر لوزان ، فى سنة ١٩٢٣ ، وكان يرأس وفداً مصرياً : « ان وجود جيش انجليزى فى أى جزء من ارض مصر يهدد الحيدة التى قررتها اتفاقية سنة ١٨٨٨ .. ان استقلال مصر هو خير ضمان لحيدة القناة الفعلية لأن مصلحة الدول ومصلحة مصر هنا واحدة . ومصر هى التى لها وحدها الحق ، من الآن فصاعداً ، فى حماية القناة وكفالتها . وقد خول لتركيا بمقتضى ولايتها الحق فى تقديم المعونة لمصر للدفاع عن حيدة القناة ، ولكن تركيا اليوم مجردة من هذه الولاية ، ومصر طبعاً ترث هذا الحق ، وعلى أية حال بانتهاء الاحتلال انتهت الحالة الانتقالية الاستثنائية التى كانت تعوق تنفيذ المعاهدة من جانب انجلترا ، واستردت مصر سيادتها وحقوقها كاملة وعادت الى المعاهدة « النهائية » قوتها وجدتها . وقد أصبحت مصر اليوم بوسائلها وقواتها الخاصة أقدر على حماية القناة وحرية المرور فيها بالنسبة للدول وبالنسبة لانجلترا نفسها ، وهو ما كان يرمى اليه النظام الذى أوجده الاتفاقية .

فأين هى الحقوق التى اكتسبتها (الدول) من اتفاقية ٨٨ ، كما يدعى دالاس ؟ وأين هو التدويل الإدارى الذى يستند الى لاتفاقية ؟ ان التدويل الإدارى الذى يتمثل فى انشاء لجنة دولية على القناة لإدارتها لم يوجد الا فى المادة ٤ من المشروع الفرنسى ، وقد

استبعدت هذه اللجنة من المشروع النهائي الذى أقره مندوبو الدول بعد درسه ومناقشته مادة مادة . وقد كان الاشراف الذى نصت عليه الاتفاقية (مادة ٨) فى الحقيقة رقابة بالنسبة لانجلترا وتعاوننا بالنسبة لمصر . يتجلى ذلك فى الفقرة الأولى من المادة ٨ ، التى تعهد الى مندوبى الدول فى مصر « أن يبلغوا حكومة الحضرة الخديوية بالخطر الذى يرونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة بحماية القناة وحرية استعمالها ، وفى الفقرة الأخيرة من المادة ٨ نفسها « ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بازالة كل عمل أو تجمع على ضفتى القناة تهدف أو يؤدي الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة » . لا شك ان انجلترا هى المقصودة لأنها الدولة الوحيدة التى تهدد القناة بمنشأتها وتجمعاتها العسكرية على ضفاف القناة . وقد ظهر هذا التعاون فى المادة ٩ ، وهى مادة أساسية ، فيما يتعلق بحق الحكومة المصرية فى اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ المعاهدة ، والاستعانة عند اللزوم بتركيا والدول ... لا بريطانيا . وظهر هذا التعاون فى المادة ١٠ التى ترك للسُلطان والخديو ، لا لانجلترا ، حق « الدفاع عن مصر وصيانة النظام العام » واتخاذ جميع التدابير اللازمة لذلك دون التقيد بأحكام المواد ٤ و ٥ و ٧ و ٨ ، وظهر هذا التعاون فى المادة ١٢ التى « تتعهد بمقتضاها الدول المتعاقدة ، عملاً بمبدأ المساواة ، أن لا تسمى احداها للحصول على أية مزايا اقليمية أو تجارية أو أية امتيازات ، فى القناة

كما أن الشركة المؤممة لا علاقة لها بالتدويل وحسبنا أن نذكر ان المشروع الفرنسى فى المادة ٤ كان ينص على أن «اللجنة الدولية» المقترحة « تتفق مع شركة السويس فى العمل على احترام تنفيذ قوانين الملاحة والبوليس » ، ولو قبلت هذه المادة فى المشروع النهائي لترتب عليها دخول الشركة ، بطريق غير مباشر ، فى النظام الدولى .

ولكان للدول الحق ، عند انقضاء امتياز الشركة واسترداد الحكومة المصرية حقوقها المنصوص عليها في الفرمانات والامتيازات المعترف بها ، من ناحية أخرى ، في الاتفاقية ذاتها ، أن تطالب اما بانشاء شركة جديدة لتعاون معها فى ادارة القناة واما أن تستولى اللجنة الدولية المقيمة على اختصاصات الشركة الادارية وتتولى مباشرة جميع الحقوق والشؤون الادارية الخاصة بتنظيم الملاحة وصيانة القناة وجباية الرسوم والأرباح الوفيرة .

ولكن المادة (٤) من المشروع الفرنسى ، كما قلنا ، استبعدت نهائيا . ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل ان الاتفاقية نصت فى المادة ١٤ « قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة بأن التعهدات الميينة فى هذه المعاهدة غير محدودة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالمية » وبعبارة أخرى نصت الاتفاقية على عدم وجود أى ارتباط أو علاقة بين النظام الدولى الدائم الذى أنشأته الاتفاقية وبين شركة السويس « الاستغلالية » المؤقتة ..

* * *

ولعل خير ما نختم به هذا البحث ما قاله هتروفو ، مندوب روسيا ، فى اللجنة الدولية العامة ، بجلسة ٩ يونية سنة ١٨٨٥ ، وقد عرف كيف يسمو لحظة فوق ذلك المضطرب الواسع من الشهوات والمصالح المتزاحمة فى قاعة المؤتمر : قال بعد أن أشار الى توضيحات مصر الجسيمة ومعوتها الصادقة فى سبيل تحقيق مشروع القناة وخدمة مصالح التجارة العالمية « أن الامتيازات التى حصلت عليها الشركة شاهد عدل . ومع ذلك فان الحقيقة الكبرى الصارخة هى ان هذا العمل الضخم الذى يدر ربحا لا حد له للعالم أجمع ، لعل مصر وحدها هى الخاسرة فيه »

الملحقات

المشروع الفرنسي

الذي قدمه مندوبو فرنسا في الجلسة الافتتاحية لمؤتمر
باريس بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥

رئيس الجمهورية الفرنسية

.....
.....
.....
و
رغبة في عمل ميثاق يثبت النظام الخاص الذي وضع للملاحة في
قناة السويس منذ البداية بمقتضى الامتيازات الممنوحة من صاحب
السمو الحديو وفرمانات صاحب الجلالة السلطان الخ
.....

مادة اولى

تتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا تعمل عملا من شأنه المساس بحرية
المرور في قناة السويس ، في زمن السلم وفي زمن الحرب ، وأن
تعمل كل ما في وسعها على احترامها .
ويستند هذا الضمان الى الترععة الحلوة التي يجب حمايتها من كل
محاوله لتعطيل مجراها

مادة ٢

تتعهد الأطراف المتعاقدة أن لا تقيم أية تحصينات على القناة أو
بجوارها ، وأن لا تحتل عسكريا أية نقطة في مشارفها ، وأن لا تسعى
فيما يتعلق بقناة السويس ، في الحصول على أى مزايا تجارية أو
اقليمية ، أو أى امتياز في المعاهدات التي تعقد فيما بعد

مادة ٣

تتمهد الأطراف المتعاقدة أن لا يمكن في مياه القناة أى مركب حربي تابع لها ، ولا يحق لها الا ابقاء مراكب خفيفة ، في المداخل ، ترفع راية الحرب ، على أن لا يزيد عددها عن اثنين لكل دولة ومن المتفق عليه ان هذه المادة لن تمنع السفن الحربية ، من المرور ، كغيرها من السفن ، طبقا لقوانين الملاحة المعمول بها في القناة .

مادة ٤

تتألف لجنة من مندوبى الدول الموقعة على تصريح لندرة المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ ومن مساعديهم قواد سفن البوليس التابعة لهذه الدول والمقيمة في ثغور القناة ، ومن مندوب عن الحكومة العثمانية ومندوب عن الحكومة المصرية . وتكون مهمة هذه اللجنة التكفل بحماية القناة . وعليها أن تعمل ، بالاتفاق مع شركة السويس ، على ضمان تطبيق قوانين الملاحة والبوليس ، وأن تشرف ، بصسفة عامة ، على تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية ، وأن تحيط الدول بالاقترحات التي تراها مناسبة لضمان هذا التنفيذ .

مادة ٥

تبقى القناة ، في زمن الحرب ، مفتوحة لجميع سفن الدول المتحاربة وتتمهد الأطراف المتعاقدة أن لا يقوموا بأى عمل عدائى في القناة وفي مياه مصر الاقليمية ، ولو كانت تركيا احدى هذه الدول . ولا يجوز لسفن الدول المتحاربة أن تحمل منها أو تنزل فيها جنودا أو ذخيرة ، وعلى العموم يجب على هذه السفن اتباع التعليمات التي تصدرها اللجنة الدولية .

مادة ٦

لا تطبق المادتان ٣ و ٥ فيما يتعلق بالاجراءات التي ترى الحكومة

المصرية ، فى حدود الحقوق المنوحة من لدن صاحب الجلالة
السلطان ، ضرورة اتخاذها ، لضمان الدفاع عن البلاد واحترام
تنفيذ مواد الاتفاقية الحالية •

وفى حالة عدم وجود الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية فعلى
هذه الأخيرة أن تطلب معونة الباب العالى والدول الموقعة على تصريح
لندرة الصادر فى ١٧ مارس سنة ١٨٨٥

ويجب على الدول المتعاقدة أن تتفق فى الحال على أن تتخذ معاً
التدابير اللازمة لاجابة هذا الطلب .

مادة ٧

كل دولة تسبب سفنها الحربية فى احدات أى تلف بالقنساء
تكون ملزمة بدفع نفقات اصلاح هذا التلف فى الحال

مادة ٨

لا يجوز أى مساس بحقوق السيادة لصاحب الجلالة السلطان
وبالحقوق الاقليمية لصاحب السمو الخديو ، وذلك فيما هو خارج عن
نطاق الالتزامات المترتبة بشكل مبين على مواد الاتفاقية الحالية •

مادة ٩

تتعهد الأطراف المتعاقدة بتبليغ الدول ، التى لم توقع عليها ،
بالاتفاقية الحالية ، ودعوتها الى الاشتراك فيها ، وسيظل المحضر
الحتامى مفتوحاً لهذا الغرض •

المشروع الانجليزى

الذى قدمه مندوبو انجلترا فى الجلسة الافتتاحية لمؤتمر
باريس بتاريخ ٣٠ مارس سنة ١٨٨٥ . ونعيد نشره هنا
لسهولة المقارنة

(١)

تبقى قناة السويس البحرية حرة ومفتوحة دائما ، فى زمن الحرب
وفى زمن السلم ، كمرر محايد لكل سفينة تجارية أو حربية ، عابرة
من بحر الى الآخر ، دون أى تمييز بين الدول ، على ان تدفع السفن
الرسوم المقررة وتنفذ اللوائح النظامية الجارية
وبناء على ذلك لا تخضع القناة لاستعمال حق الحصار الحربى ،
ولن يقوم عائق ، باعتبارها ممرا محايدا ، فى سبيل اجتيازها من بحر
الى الآخر .

(٢)

لا يجوز انزال جنود أو ذخائر حربية فى القناة .

(٣)

لا يجوز للسفن الحربية لدولة محاربة القيام بأى عمل عدائى فى
القناة أو ادخال غنائمها فيها أو الاقامة فيها مدة تزيد عن ٢٤ ساعة
الا فى حالة تعطل قهرى ، وفى مثل هذه الحالة ، يتحتم على السفينة
الرحيل فى أقرب وقت ممكن .

مشارف القناة ، والمين التابعة لها ، وكذلك مياه مصر الاقليمية ،
لا تكون معرضة لأبى عمل حربى .

(٤)

لا يجوز اطلاقا تجهيز سفن الحرب ، التابعة لدول محاربة ، في القناة أو في المين التابعة لها •
كما لا يجوز تزويدها بالذخيرة والمؤونة الا في حدود الحاجة الضرورية للوصول الى أقرب ميناء

(٥)

بنود المواد ٢ و ٣ و ٤ لا تطبق على العمليات الحربية أو اجراءات القمع التي يتطلبها الدفاع عن مصر أو المحافظة على النظام العام •

(٦)

لا تقام تحصينات على مسافة أقل من كيلومترا من ساحل القناة •

(٧)

جميع اصلاحات نفقات التلف الذي تحدثه احدى السفن الحربية في القناة تكون على عاتق الحكومة التي تنتمي اليها السفينة ، ويكون الدفع في أقصر مهلة •

(٨)

يتخذ صاحب السمو الحديو جميع التدابير الضرورية ، في حدود امكانياته ، كلما دعا الأمر ، لاحترام تنفيذ الشروط التي تفرضها الاتفاقية الحالية على السفن الحربية التي تستعمل القناة •

(٩)

لا تتضمن الاتفاقية الحالية أى مساس بحقوق صاحب السمو الحديو فيما جاوز المواد الخاصة المقدمة والمذكورة أعلاه •

(١٠)

تتعهد الدول المتعاقدة بعرض المشروع الحالي على الدول الأخرى والسعى في الحصول على موافقتها •

اتفاقية الاستماتة

بين ألمانيا والنمسا والمجر واسبانيا وفرنسا وبريطانيا العظمى
وايطاليا وهولندا وروسيا وتركيا لوضع نظام نهائى يكفل حرية
استعمال قناة السويس بتاريخ ٢٩ اكتوبر سنة ١٨٨٨

باسم الله القوى القدير ان رئيس الجمهورية الفرنسية وجمالة
امبراطور ألمانيا وملك بروسيا وجمالة امبراطور النمسا وملك
بوهيميا ، وملك اسبانيا النابتة عنه الملكة الوحيدة على العرش ، وجمالة
ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا وامبراطورة الهند ،
وجمالة ملك ايطاليا ، وجمالة ملك هولندا وجراندوق لكسمبورج
وجمالة امبراطور العثمانيين ، رغبة منهم فى اقرار نظام نهائى قائم
على أساس تماقضى يكفل لجميع الدول حرية استعمال قناة السويس
فى أى وقت ويكون مكملًا للنظام الذى اخضعت له الملاحة فى القناة
بموجب فرمان جمالة امبراطور العثمانيين بتاريخ ٢٢ فبراير سنة
١٨٦٦ الموافق ٢ ذى القعدة سنة ١٢٨٢ والمصدق على الامتيازات
المنوحة من صاحب السمو الخديو قد عينوا مندوبيهم المفوضين
كما يلى : (اسماء المندوبين)

مادة أولى

تظل قناة السويس البحرية بصفة دائمة حرة ومفتوحة ، فى زمن
السلام كما فى زمن الحرب ، لجميع السفن التجارية والحربية على
السواء ، بدون تمييز بين جنسياتها • وبناء على ذلك اتفقت الدول
المتعاقبة على عدم الحاق أى مساس بحرية استعمال القناة فى زمن
السلام أو فى زمن الحرب •

ولا يجوز اطلاقا فرض الحصار على القناة

مادة ٢

تقرر الدول المتعاقدة ، نظرا لما تعلمه من أهمية قناة المياه العذبة وضرورتها للقناة البحرية ، أنها أحاطت علما بتمهيدات سمو الحديد قبل شركة قناة السويس العالية فيما يخص بقناة المياه العذبة ، وهي التمهيدات المنصوص عنها في الاتفاق المبرم بتاريخ ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ والمتشتمل على دياجة وأربع مواد .

وتعهد الدول المتعاقدة بعدم المساس بسلامة القناة وفروعها وعدم اتيان أية محاولة لسدها .

مادة ٣

تعهد الدول المتعاقدة كذلك بعدم التعرض للمهمات والمنشآت والمباني والأعمال الخاصة بالقناة البحرية وقناة المياه العذبة .

مادة ٤

بما أن القناة البحرية تظل في زمن الحرب مطبقسا حرا ومنسوحا حتى للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة عملا بالمادة الأولى من هذه الاتفاقية ، قد اتفقت الدول المتعاقدة على عدم جواز استئصال أى حق من حقوق الحرب أو اتيان أى عمل عدائى أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة فى القناة أو فى الموانئ الموصلة إليها أو فى دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ ولو كانت الدولة العثمانية إحدى الدول المتحاربة .

ويتتبع على البوارج الحربية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو فى الموانئ المؤدية إليها عمليات التموين أو التخزين الا بالقدر الضرورى جسدأ . ويتم مرور السفن المذكورة فى القناة فى أقصر زمن ممكن وفقا للأنظمة المعمول بها ولا يجوز لها الوقوف الا لضرورة قضت بها مصلحة العمل .

. ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها فى بورسعيد أو فى خليج السويس على ٢٤ ساعة فقط فى حالة التوقف الجبرى ، وفى هذه الحالة

يجب عليها الرحيل في أقرب فرصة ممكنة • ويجب أن تمضى فترة ٢٤ ساعة بين خروج سفينة محاربة من احد موانئ الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة للدولة المعادية •

مادة ٥

لا يجوز في وقت الحرب للدول المتحاربة أن تأخذ أو تنزل في القناة أو الموانئ المؤدية إليها جيوشا أو معدات وأدوات حربية • غير أنه في حالة حدوث مانع طارئ في القناة ، يجوز الاذن بانزال أو ترحيل الجيوش في موانئ الدخول على دفعات بحيث لا تمسدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع المهمات الحربية الخاصة بهم •

مادة ٦

تخضع الغنائم في جميع الأحوال للنظام نفسه الموضوع للسفن الحربية التابعة للدول المتحاربة •

مادة ٧

لا يجوز للدول أن تبقى سفنا حربية في مياه القناة بما في ذلك ترعة التمساح والبحيرات المرة • ولكن يجوز للسفن الحربية أن تقف في الموانئ المؤدية الى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة •

ويمتنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق •

مادة ٨

تعهد الدول الموقعة على هذه المعاهدة الى مندوبيها بمصر بالسهر على تنفيذها • وفي حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المذكورون بناء على طلب ثلاثة منهم برئاسة عميدهم لاجراء المعاينة اللازمة • وعليهم ابلاغ حكومة الحاضرة الحديوية بالخطر الذي يروونه لتتخذ الاجراءات الكفيلة بضمان حيدة القناة وحرية استعمالها ، وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة في السنة للتثبت من حسن تنفيذ المعاهدة •

وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برئاسة مندوب خاص تعيينه حكومة الدولة العثمانية لهذا الغرض . ويجوز أيضا مندوب الحضرة الحديوية حضور الاجتماع كذلك ، وتكون له الرياسة في حالة غياب المندوب العثماني
ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة بنوع خاص بإزالة كل عسل أو فض كل حشد على ضفتي القناة ، يهدف أو يؤدي الى المساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة

مادة ٩

تتخذ الحكومة المصرية في حدود سلطاتها المستمد من القرارات وبالشروط المحدودة في هذه المعاهدة التدابير اللازمة لاحترام تنفيذ المعاهدة المذكورة .

أما اذا كانت الحكومة المصرية لا تملك الوسائل الكافية فعليها ان تطلب المساعدة من حكومة الامبراطورية العثمانية التي تتكفل باتخاذ الاجراءات الضرورية لاجابة هذا الطلب . وتبليغ الأمر الى الدول الأخرى الموقعة لتصريح لندن المؤرخ ١٧ مارس سنة ١٨٨٥ والتفاهم عند اللزوم معها في ذلك

وأحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ لا تعطل التدابير التي تتخذ بالتطبيق لهذه المادة .

مادة ١٠

وكذلك لا تعطل أحكام المواد ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨ التدابير التي قد يضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو باسم جلالته الامبراطورية وفي حدود القرارات الممنوحة لسموه الى اتخاذها لضمان الدفاع عن مصر وصون النظام العام فيها بقواتهما الخاصة .

وإذا اضطر صاحب الجلالة الامبراطورية السلطان أو صاحب السمو الخديو الى التمسك بالاستثناءات المبينة في نفس هذه المادة

فان على الحكومة العثمانية أن تحيط الدول الموقعة لتصريح لندره
علما بذلك •

ومن المتفق عليه كذلك ان أحكام المواد الأربع المذكورة لا تعطل
بأى حال التدابير التي تقدر الحكومة العثمانية ضرورة اتخاذها
لتأمين الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقي
للبحر الأحمر وذلك بقواتها الخاصة •

مادة ١١

ان الاجراءات التي تتخذ في الظروف المشوار اليها في المادتين
التاسعة والعاشره من هذه المعاهدة يجب ألا تعطل حرية الملاحة في
القناة •

ويحرم انشاء التحصينات المستديمة التي تقام خلافا لأحكام المادة
الثامنة في نفس الظروف المذكورة •

مادة ١٢

من المتفق عليه بين الدول المتعاقدة ، عملا بمبدأ المساواة ، فيما
يتعلق بحرية استعمال القناة ، وهو أحد المبادئ الأساسية التي تقوم
عليها هذه المعاهدة ، أن لا تسعى احداها ، في الاتفاقات التي قد تعقد
فيما بعد ، للحصول على أية مزايا أو امتيازات تجارية أو اقليمية
خاصة بالقناة • على أن تظل تركيا ، باعتبارها الدولة الاقليمية ،
محتفظة بحقوقها •

مادة ١٣

فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها في هذه المعاهدة ، لا تمس
حقوق السيادة التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو
الخدو وامتيازاته المستمدة من الفرمانات .

مادة ١٤

قد اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على أن التعهدات المبينة في هذه

المعاهدة غير محدودة بمدة الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس
العالمية •

مادة ١٥

لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية
المعمول بها في مصر •

مادة ١٦

تعهد الدول المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة الى علم الدول التي لم
توقع عليها مع دعوتها الى الانضمام اليها •

مادة ١٧

يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليها في
القسطنطينية في خلال شهر أو قبل ذلك ان أمكن •

فرمان الامتياز الاول

المؤرخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

مادة ١

يؤسس المسيو فرديناند دلسبس شركة تعهد اليه بادارتها تسمى « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى وانشاء واعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأاً أو مرفأين .

مادة ٢

يعين مدير الشركة دائماً من قبل الحكومة ، ويختار ما أمكن من بين أكبر المساهمين فى الشركة .

مادة ٣

مدة الامتياز تسع وتسعون سنة تبتدىء من التساريخ الذى تفتح فيه قناة البحرين .

مادة ٤

تجرى الأعمال على نفقة الشركة وحدها . وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضى التى ليست ملكاً للأفراد . ولا تكون التحسينات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة .

مادة ٥

تجيبى الحكومة سنويا من الشركة ١٥ ٪ من صافى الأرباح المستخلصة من ميزانية الشركة ، عدا الفوائد والحصص الخاصة

بالأسهم التى تحتفظ الحكومة بحق الاكتاب فيها لدى اصدارها وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهمتها .
ويوزع الباقي من صافي الأرباح على الوجه الآتى :

٧٥ ٪ للشركة .
١٠ ٪ للأعضاء المؤسسين .

مادة ٦

يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديوى مصر ، ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعريفات متساوية دائما لجميع الدول ، ولا يجوز مطلقا اشتراط امتياز خاص لاحدى الدول دون سواها .

مادة ٧

اذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وطريق البرزخ بقناة صالحة للملاحة أو اذا سلكت القناة البحرية طريقا منرجا يعمده ماء النيل تنازلت الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى الداخلة فى الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها أو باشرافها .

وتنتفع الشركة بالأراضى المذكورة مع اعفائها من الضرائب عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة . وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية فى مدة ال ٨٩ سنة الباقية لانقضاء مدة الامتياز ، وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الاتساع بالأراضى المذكورة الا اذا دفعت للحكومة ضريبة تعادل ما هو مفروض على الأراضى المماثلة لها .

مادة ٨

تلافيا لكل صعوبة تتصل بالأراضى التى ستتنازل عنها الحكومة

للشركة صاحبة الامتياز يضع المسيو لينان بك المهندس من قبلنا لدى الشركة رسماً يبين الأراضي المنوحة سواء لانشاء القناة البحرية وقناة التغذية المتفرعة من النيل ومؤسساتها أو للاستغلال الزراعى وفقاً لأحكام المادة ٧ .

هذا ومن المتفق عليه أن كل مضاربة تتعلق بالأراضي الداخلة في الأملاك العامة التي ستسحق للشركة محظورة من الآن وان الأراضي التي كانت تخص الأفراد وطلبوا منها في المستقبل سقيها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعون اتاوة قدرها ... عن كل فدان مزروع (أو اتاوة تحدد بالاتفاق الودى بين الحكومة المصرية والشركة) .

مادة ٩

وأخيراً تمنح الشركة صاحبة الامتياز الحق في أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة في الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمباني التابعة لها مع اعفائها من الرسوم ، كما أنها تنتفع بهذا الاعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التي تستوردها من الخارج لاستغلال امتيازها .

مادة ١٠

عند انتهاء الامتياز تدخل الحكومة المصرية محل الشركة وتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ ، وتستولى على قنصاة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول إليها ملكيتها الكاملة . ويحدد مقدار التسويص الذى يمنح الى الشركة في مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم .

مادة ١١

يعرض نظام الشركة علينا فيما بعد بواسطة مديرها ويجب أن

يحوز موافقتنا . ولا بد من اقرارنا مقدماً أى تعديل قد يدخل عليه في المستقبل . ويجب أن يذكر نظام الشركة أسماء المؤسسين على أن نحفظ بحق اعتماد قائمتهم . وبستنضمن هذه القائمة أسماء الأشخاص الذين ساعدوا من قبل على تنفيذ مشروع قناة السويس الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم أو بجهودهم أو بأموالهم .

مادة ١٢

وختاماً نعاهد على تقديم معوتتنا الخالصة الصادقة ومعونة جميع الموظفين في مصر لتيسير القيام بالتكاليف والالتزامات وتنفيذها .

القاهرة في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤

فرمان الامتياز الثاني

شروط انشاء واستغلال قناة السويس البحرية الكبيرة
وملحقاتها (٥ يناير سنة ١٨٥٦)

الباب الاول الالتزامات

مادة ١

على الشركة التي أسسها المسيو فرديناند دلسيس وفقا للفرمان الصادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع ما يلزم من الأشغال وأعمال البناء لانشاء :

(١) قناة للرى صالحة للملاحة الكبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة (بور سعيد) على البحر الأبيض المتوسط .

(٢) قناة للرى متمشية مع الملاحة النهرية في النيل تصل ذلك النهر بالقناة البحرية المذكورة آنفاً .

(٣) فرعين للرى والشرب متفرعين من القناة السابقة متجه أحدهما الى السويس والآخر الى الطينة .

وتجرى الأعمال بحيث تنتهى فى ميعاد ست سنوات الا اذا طرأت موانع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة .

مادة ٢

للشركة الحق فى أن تنفذ بنفسها أو بواسطة الغير تحت اشرافها الأعمال المكلفة بها ، أو أن تعهد بها الى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب فى جميع الأحوال أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال من المصريين .

مادة ٣

تحفر القناة المعدة للملاحة البحرية الكبرى بالعمق والاتساع

المقررين فى برنامج اللجنة العلمية الدولية .
وتبتدىء القناة من ميناء السويس ذاتها وفقا لهذا البرنامج وتجتاز
الحوض المعروف باسم البحيرات المرة وبحيرة التمساح وتنتهى الى
البحر الأبيض المتوسط فى نقطة من خليج الطينة تحددتها المشروعات
النهائية التى سيضعها مهندسو الشركة .

مادة ٤

تبتدىء قناة الري المعدة للملاحة النهرية وفقا لشروط البرنامج
المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير فى وادى الطميلات
(أرض جسان قديما) وتنتهى الى القناة البحرية الكبرى عند بحيرة
التمساح .

مادة ٥

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها فى بحيرة التمساح
فيتجه فرع من هذه النقطة الى السويس وفرع آخر الى الطينة
بمحاذاة القناة البحرية الكبرى .

مادة ٦

تحول بحيرة التمساح الى مرفأ داخلى صالح لدخول أكبر
البواخر حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك عند الاقتضاء :
(١) بناء مرفأ تأوى اليه السفن عند مدخل القناة البحرية فى
خليج الطينة .
(٢) تحسين مرفأ وبوغاز السويس بحيث تأوى اليها السفن
كذلك .

مادة ٧

توالى الشركة القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والمرافق

التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها .

مادة ٨

لمن يرغب من ملاك الأراضى الواقعة على ضفاف القنوات التى تنشئها الشركة فى رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه القنوات أن يحصل على هذا الامتياز فى مقابل دفعه تعويضاً أو اتاوة تحدد قيمتها وفقاً للشروط المبينة بعد فى المادة ١٧ .

مادة ٩

نحتفظ بحق اتداب مندوب خاص فى مركز ادارة الشركة يتقاضى منها مرتبه ويمثل لدى ادارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا فرمان .
وعلى الشركة اذا كان مركز ادارتها خارج القطر المصرى أن تمين وكيلا أعلى يمثلها بمدينة الاسكندرية مزودا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا .

الباب الثانى الامتياز

مادة ١٠

لانشاء الاقنية وملحقاتها المشار اليها فى المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو اتاوة بما قد يلزمها من الأراضى غير المملوكة للأفراد .

كذلك تخول الشركة حق الانتفاع بجميع ما تقوم الشركة بريه وزرعه على نفقتها من الأراضى التى لا تزال بوراً حتى اليوم وليست ملكاً للأفراد - وذلك مع التحفظات الآتية :

(١) تعفى الأراضى الداخلة فى هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة

ل عشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ استغلالها .
(٢) بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضى طيلة الباقى
من مدة الامتياز خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى
الظروف نفسها سائر أراضى القطر المصرى .
(٣) يمكن للشركة فيما بعد اما بنفسها واما بوكلائها الاستمرار فى
الانتفاع بهذه الأراضى وبمجارى الماء اللازمة لاستثمارها وذلك فى
مقابل توفية الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الأراضى
المماثلة لها .

مادة ١١

يرجع الى الرسوم الملحقة بهذا فى تعيين مساحة الأراضى المنوحة
للمشركة وحدودها طبقاً للفقرتين ١ و ٢ من المادة العاشرة السابقة
والأراضى المنوحة لانشاء الآقنية وملحقاتها مع اعفائها من الضريبة
والآتاوة وفقاً للفقرة الأولى قد صبغت فى الرسوم المذكورة باللون
الاسود ، أما الأراضى المنوحة للزراعة على أن يدفع عنها بعض
الرسوم وفقاً للفقرة الثانية فقد صبغت باللون الأزرق .

تعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لقرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر
نوفمبر سنة ألف وثمانمائة وأربع وخمسين تنشىء للأفراد قبل
الشركة اما حقاً فى المطالبة بتعويض لم يكن قائماً اذ ذاك على الأراضى
واما حقاً فى المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم
المطالبة به فى ذلك الحين .

مادة ١٢

تقوم الحكومة المصرية عند الاقتضاء بتسليم الأراضى التى يملكها
الأفراد وتحتاج الشركة الى حيازتها لتنفيذ الأعمال واستغلال الامتياز
على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها .

تسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت أو نزع الملكية النهائي
تسوية ودية على قدر الامكان . وفى حالة الاختلاف تحدد التعويضات
هيئة تحكيم مباشر عملها باجراءات مختصرة وتؤلف من :

(١) محكم يختاره الشركة .

(٢) محكم يختاره أصحاب الشأن .

(٣) محكم ثالث ومعين منا .

وتكون قرارات هذه الهيئة التحكيمية نافذة فوراً وغير قابلة
للاستئناف .

مادة ١٣

تمنح الحكومة المصرية الشركة صاحبة الامتياز طيلة مدة الامتياز
الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الاملاك العامة
جميع المواد اللازمة لأعمال البناء والصيانة المتعلقة بالمنشآت والمباني
التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسم أو ضريبة أو تعويض .
وتعفى الشركة فوق ذلك من جميع الرسوم الجمركية ورسوم
الدخوليسة وغيرها على الآلات والمواد التى تستوردها الشركة من
الخارج سدا لحاجتها مدة الانشاء أو الاستغلال .

مادة ١٤

نعلن رسمياً باسمنا وباسم خلفائنا أن القنسة البحرية الكبرى من
السويس الى الطينة والمرافىء التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها
ممرآ محايداً لكل سفينة تجارية عابرة من بحر الى آخر دون تمييز أو
حرمان أو تفضيل بين الأشخاص أو الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم
ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العالمية صاحبة الامتياز فيما
يتعلق باستخدام القناة المذكورة وملحقاتها وذلك بشرط اقرار الباب
العالى ما تقدم .

مادة ١٥

يترتب على المبدأ المقرر في المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العالمية صاحبة الامتياز في أى حال من الأحوال أن تمنح سفينة أو شركة أو فرداً أية فائدة أو امتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الأفراد في نفس الأحوال .

مادة ١٦

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبديء من انجاز العمل وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى .

تستولى الحكومة المصرية عند انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التي أنشأتها الشركة على أن تسلم في هذه الحالة جميع الآلات والأدوات المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة ودياً أو بواسطة خبراء .

على أنه إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدد متتالية كل منها تسع وتسعون سنة رفع الاستقطاع المشروط عليه لصالح الحكومة المصرية في المادة الثامنة عشرة ، المذكورة ، الى عشرين في المائة للمدة الثانية ، وخمسة وعشرين في المائة لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال خمسة وثلاثين في المائة من صافي أرباح المشروع .

مادة ١٧

تمويضاً للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التي تكلفها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لها من الآن وطيلة المدة التي تتمتع فيها بالامتياز وهي المدة المبينة في الفقرة الأولى والثالثة من المادة السابقة في أن تفرض وتتقاضى عن المرور في الاقنية والمرافئ التابعة لها رسوماً للملاحة والارشاد والقطر والسحب والرسو وفقاً لتعريفات لها أن تعدلها في كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :

(١) تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة .

(٢) تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعينها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية .
(٣) لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدره عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين. ويجوز للشركة أيضا أن تقاضى عما تمنحه للأفراد من الحق فى استمداد المياه بموجب المادة الثامنة المتقدم ذكرها رسما متناسبا مع قدر المياه المستهلكة ومساحة الأرض المروية وذلك وفقا لتعريفات تضعها .

مادة ١٨

نظراً للأراضى المتنازل عنها والامتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة نحفظ للحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين .

مادة ١٩

يجب أن تعتمد منا قائمة الأعضاء المؤسسين الذين اشتركوا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم فى تحقيق المشروع قبيل تأسيس الشركة .

وبعد استقطاع الحصة المتفق عليها لصالح الحكومة المصرية طبقاً للمادة ١٨ المتقدم ذكرها يخصص جزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدره ١٠ فى المائة للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم .

مادة ٢٠

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فرديناند دلسيس الشركة ويديرها بوصفه أول مؤسس لها وذلك لعشر سنوات تجرى فى اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالامتياز وقدرها تسع وتسعون سنة وفقاً للمادة ١٦ .

مادة ٢١

ونقر نظام الشركة القائمة باسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » ، ويعتبر ذلك الاقرار ترخيصاً فى تأسيسها فى شكل الشركات المساهمة ابتداء من اليوم الذى يكتب فيه برأس مالها أجمع .

مادة ٢٢

واظهاراً لاهتمامنا بنجاح المشروع نعد الشركة بتعزيد الحكومة المصرية لها تعزيداً خالصاً ، ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والموردين والعمال التابعين لاداراتنا المختلفة على مدها بالمساعدة وحمايتها فى كل وقت .

ونضع مهندسينا لينان بك وموجل بك تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بادارة وتسيير الأعمال التى تأمر بها ، ويكون لهما الاشراف الأعلى على العمال وعليهما تنفيذ اللوائح الخاصة بمباشرة الأعمال .

مادة ٢٣

تلغى جميع أحكام فرمان الصادر منا فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ وغيرها من الأحكام التى تتعارض مع شروط الامتياز هذه ، وتعتبر وحدها نافذة فيما يختص بالامتياز الذى تتعلق به .

اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦ التي تحدد الشروط النهائية التي صدق عليها الباب العالي

مادة ١

يلغى جميع ما جاء باللائحة الصادرة في ٢٠ يولييه سنة ١٨٥٦ الخاصة باستخدام الفلاحين في أعمال قناة السويس وبالتالي لا يقام أى اعتبار لأحكام المادة الثانية من عقد الامتياز الصادر في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، ونصها كالاتى : « ويجب فى جميع الأحوال أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال من المصريين » .

وتدفع الحكومة المصرية للشركة ٣٨ مليون فرنك تعويضاً عن الغائما تسوية ٢٠ يولييه سنة ١٨٥٦ والمزايا التى تضمنتها .
ومن الآن فصاعداً تستخدم الشركة العمال اللازمين لأعمال المشروع وفقاً لشروط القانون العام دون امتياز خاص ودون قيد

مادة ٢

تتنازل الشركة عن الانتفاع بأحكام المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ والمواد ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، وقد تحددت باتفاق الطرفين مساحة الأراضى القابلة للرئى المتنازل عنها للشركة بموجب العقدين المذكورين الصادرين فى سنتى ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ ، التى ردت للحكومة ، بمقدار ٦٣ ألف هكتار يستنزى منها ٣ آلاف هكتار تدخل ضمن الأماكن المخصصة لمقتضيات استغلال القناة البحرية .

مادة ٣

بما أن المادتين ٧ ، ٨ من عقد الالتزام الصادر فى سنة ١٨٥٤ والمواد

١٠ ، ١١ ، ١٢ من العقد الصادر فى سنة ١٨٥٦ قد ألفت وفقاً لما جاء بالمادة ٢ فان التعويض المستحق للشركة قبل الحكومة عن رد هذه الأراضى يبلغ ٣٠ مليون فرنك باعتبار نمى الهكتار ٥٠٠ فرنك .

مادة ٤

بما أنه يلزم تحديد مساحة الأراضى اللازمة لانشاء القناة البحرية واستغلالها بشروط تضمن نجاح المشروع ، وبما أن المساحة يجب ألا تقتصر على القدر الذى تشغله القناة فعلا وعلى الطرق المخصصة لسحب السفن وعلى الشقة المحتفظ بها فيما يستلزم تمكين الشركة من أن تنشئ على مقربة من القناة البحرية مستودعات ومخازن وورش وموانى حيثما تحقق فائدها . وأن تقيم أخيراً المساكن للحراس والملاحظين والعمال المكلفين بأعمال الصيانة ولجميع مستخدمى الإدارة .

وبما أنه من المناسب أيضاً أن تلحق بالمساكن المذكورة أراض تنشأ فيها بساتين لتمون الى حد ما الأماكن المحرومة من المنتجات الزراعية ، وأخيراً بما أنه لا مندوحة للشركة من امتلاك أراضى كافية لايجاد زراعات فيها وانشاء أعمال تكفل صيانة القناة البحرية وحمايتها من تراكم الرمال على أن لا تمنح شيئاً أكثر من القدر الوافى اللازم للقيام بمختلف الأعمال السابق بيانها . وبما أنه لا يسوغ للشركة أن تدعى الحصول على مساحات من الأراضى أياً كانت لغرض المضاربة عليها سواء بتخصيصها للزراعة أو بإقامة المبانى عليها أو بيعها للغير عند زيادة عدد السكان .

لذلك التزم الطرفان المتعاقدان هذه الاعتبارات فى تحديد الأراضى الواقعة على مجرى القناة البحرية والتي يكون الانتفاع بها طول مدة الامتياز لازماً لانشاء القناة واستغلالها وصيانتها . وفقاً لما تم تحريره

وتوقيعه وتقريره من الرسومات المرفقة بهذا الاتفاق للغرض المتقدم .

مادة ٥

ترد الشركة للحكومة المصرية الجزء الثانى من قناة المياه العذبة الواقع بين الوادى والاسماعيلية والسويس ، كما ردت لها بموجب اتفاق ١٨ مارس سنة ١٨٦٣ الجزء الأول من القناة المذكورة الواقع بين القاهرة وتفتيش الوادى .

ورد الجزء الثانى من هذه القناة مرهون بالشروط الآتى بيانها :

- ١ - على الشركة انجاز الأعمال الباقية لتكون قناة الوادى - الاسماعيلية - السويس بالمقاييس المتفق عليها وصالحة لتسليمها .
- ٢ - وتتسلم الحكومة المصرية قناة المياه العذبة والمنشآت الفنية والأراضى التابعة لها حالما تقدر الشركة أن فى امكانها تسليم القناة بالشروط المتقدم ذكرها ويترتب على هذا التسليم من جانب الحكومة المصرية استلام يتم فى مواجهة مهندسى الحكومة والشركة ويثبت بمحضر يوضح بالتفصيل المواضع التى تخالف فيها حالة القنسال ما كان يجب أن تستوفيه من الشروط .
- ٣ - تأخذ الحكومة المصرية على عاتقها ابتداء من تاريخ التسليم صيانة القناة المذكورة أى :

١ - القيام فى الميعاد المناسب بكافة أعمال الغرس والزرع مع أعمال التقوية اللازمة لحفظ الجسور من التلف ومنع تدفق الرمال واستمرار تموين القناة من قناة الزقازيق الى أن يكفل تموينها مباشرة من مأخذ المياه فى القاهرة .

٢ - تنفيذ الأعمال الخاصة بالجزء الذى رد لها باتفاق ٨ مارس سنة ١٨٦٣ وربط الجزء الأول للمذكور بالجزء الثانى عند نقطة الاتصال بالوادى .

٣ - كفاءة الملاحه فى جميع الفصول بالمحافظة على ارتفاع مستوى المياه فى القناة بحيث لا يقل عن ٢ر٥ متر فى أوقات منسوب النيل و مترين فى فصل المنسوب المتوسط و متر واحد فى أوقات التحاريق

٤ - تمويل الشركة فوق ما تقدم بمقدار ٧٠ ألف متر مكعب من الماء لسد حاجة الأهالى القاطنين على مجرى القناة البحرية ولرى البساتين ولادارة الآلات المخصصة لصيانة القناة البحرية وآلات المنشآت الصناعية المرتبطة باستغلال القناة والرى والغرس والزرع على الكثبان وغيرها من الأراضى التابعة للقناة التى لا يمكن ريبها رياً طبيعياً .

٥ - القيام بجميع ما يلزم من أعمال التطهير وغيرها لصيانة قناة المياه العذبة ومنشآتها الفنية وحفظها فى حالة جيدة .

لذلك تحل الحكومة المصرية محل الشركة فى تحملها جميع المصاريف والالتزامات التى تقع عليها لسبب تقصير فى الصيانة مع مراعاة الحالة التى ستكون عليها القناة عند تسليمها والمهلة اللازمة للقيام بالأعمال التى تكون هذه الحالة قد اقتضتها .

مادة ٦

يكون للشركة حق ارتفاع فى المرور على الأراضى التى تخترقها القنوات ومجارى الماء اللازمة لأخذ ال ٧٠٠٠٠ متر مكعب من الماء المشار اليه آنفاً .

مادة ٧

بمجرد استلام الحكومة قناة المياه العذبة يكون للحكومة المصرية حق الانتفاع بالقناة واعداد ماآخذ الماء فيها . كما يكون للشركة ، من ناحيتها ، طيلة انجاز الأعمال الانشائية الخاصة بالقناة البحرية ، وعند الضرورة ، غاية سنة ١٨٦٩ ، السلطة فى أن تقيم على قناة المياه العذبة ،

ادارة لسفن السحب (الانجرارية) اللازمة لها أو لتمهيدها فى شؤون النقل . كما يكون لها وحدها الحق فى استغلال نقل البضائع من بورسعيد وبالعكس .

وبعد سنة ١٨٦٩ تعود الشركة الى الحالة الطبيعية بالنسبة للقانون العام ، فيما يتعلق باستعمال القناة العذبة ، ولن يكون لها الا ما للمصريين جميعا فى الانتفاع بها . على أن لا تخضع سفنها اطلاقا لآية ضريبة للملاحة .

وبما أن قناة المياه العذبة قد ردت بالكامل الى الحكومة المصرية التى أصبحت تتكفل بها ، فللحكومة أن تنشئ على القناة وملحقاتها ما شاءت من أعمال ثابتة أو متحركة .

مادة ٨

تدفع الحكومة المصرية مبلغ ال ٨٤ مليون فرنك التى هى مدينة بها للشركة على ذمة التسويض وتدفع اليها فى نفس الوقت بقية قيمة أسهم الحكومة فى حالة مطالبة الشركة ، فى السنة الحالية ، المساهمين والأعضاء ، بدفع مبالغ جديدة من أصل رأس المال ، وكذلك مبلغ العشرة ملايين من الفرنكات ثمن بيع تفشيش الوادى ، وذلك بالطريقة المبينة فى الكشف الخاص بذلك الموقع عليه والمرفق بالأوراق الحالية .

مادة ٩

تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام البوليس المصرى ويباشر عليها سلطة مطلقة مثلما يباشرها فى أى مكان من الأراضى المصرية بحيث يحافظ على النظام والامن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها .

تتفع الحكومة المصرية بحق المرور عبر القناة البحرية حيثما ترى هذا المرور ضروريا لضمان مواصلاتها وحرية سير التعامل

التجارى والجمهور ولا يجوز للشركة بحجة ما أن تفرض أى رسم لهذا العبور أو لجعل آخر .

مادة ١٠

للحكومة المصرية أن تشغل داخل حدود الأراضى المحتفظ بها كملحقات للقناة البحرية أى موقع أو نقطة حربية تراها لازمة للدفاع عن البلاد على ألا يعرقل هذا أشغال الملاحة ولا يتعارض مع حقوق الارتفاق المترتبة على الشقة المحتفظ بها الواقعة على ضفتى القناة .

مادة ١١

يجوز للحكومة المصرية فى الحدود نفسها وفاء لحاجة مرافقها الادارية (من بريد وجمارك وثكن وغيرها) أن تشغل أى مكان يمكن التصرف فيه بما يتلاءم مع أغراضها مع مراعاة مقتضيات استغلال الشركة لمرافقها . وعلى الحكومة أن تدفع للشركة اذا دعا الأمر ما تكون الشركة قد أنفقته فى انشاء أو اصلاح الأراضى التى ترغب الحكومة التصرف فيها .

مادة ١٢

رعاية لصالح التجارة والصناعة وحسن استغلال القناة استغلالاً منتجاً يجوز للأفراد قاطبة الاستقرار فى الأراضى الممتدة على طول القناة البحرية أو فى المدن المؤسسة على جوانبها بشرط أن ينالوا ترخيصاً سابقاً من الحكومة وأن يخضعوا للائحة الادارية أو البلدية التى تصدرها السلطة المحلية وقوانين البلاد وعرفها ولنظام الضرائب المقررة فيها مع استثناء الضفاف والطرق المدة لسحب السفن والشقة المحتفظ بها وراء هذه المواقع فىجب أن تبقى هذه الأراضى المستثناة مفتوحة للمرور وفقاً للوائح التى تحدد نظام استعمالها .

ولا يجوز هذا الاستمرار الا في الجهات التي يقرر مهندسو الشركة أنها غير لازمة لاستغلال مرافقها وعلى المتفعين أن يردوا للشركة المبالغ التي قد تكون أنفقتها لانشاء تلك الأماكن أو اعدادها .

مادة ١٣

ومن المتفق عليه ان انشاء الادارات الجمركية لن يمس بأى حال ما يجب أن تتمتع به من الاعفاء الجمركى سفن الدول جميعها اذ تمر فى القناة بدون تمييز أو تفضيل فى الأشخاص والجنسيات .

مادة ١٤

ضماناً لتنفيذ الاتفاقات التي تمت بين الحكومة المصرية والشركة تنفيذاً دقيقاً يكون للحكومة المصرية الحق فى أن تعين على نفقتها مندوباً خاصاً لدى الشركة وفى مكان العمل .

مادة ١٥

يقرر الطرفان على سبيل التفسير أن امتياز قناة السويس ينتهى بحكم القانون بعد تسع وتسعين سنة من تاريخ بدئه اذا لم يتم اتفاق جديد بشأنه بين الحكومة المصرية والشركة .

مادة ١٦

بما أن الشركة العامة لقناة السويس البحرية شركة مصرية فانها تخضع لقوانين البلاد وعرفها - على أنها فيما يتصل بتكوينها كشركة وبملاقات الشركاء فيما بينهم تخضع ، بناء على اتفاق خاص ، للقوانين التي تحكم الشركات المساهمة فى فرنسا . ومن المتفق عليه أن جميع المنازعات التي تنشأ عن ذلك يفصل فيها محكمون بفرنسا ويجوز استئناف حكمهم أمام المحكمة الامبراطورية فى باريس بوصفها محكماً أعلى .

أما المنازعات التي تنشأ فى مصر بين الشركة والأفراد من أى

جنسية فتفصل المحاكم المحلية العليا تبعاً للأوضاع المقررة فى قوانين البلاد وعرفها والمعاهدات .

كذلك تعرض المنازعات التى قد تنشأ بين الحكومة المصرية والشركة على المحاكم المحلية فتفصل فيها طبقاً لقوانين البلاد .

يحاكم المستخدمون والعمال وغيرهم من التابعين لادارة الشركة أمام المحاكم المحلية وفقاً لقوانين البلاد والمعاهدات فيما يتصل بجميع الجرائم والمنازعات التى يكون فيها أحد الطرفين أو كلاهما وطنياً .
إذا كان جميع أطراف الخصومة من الأجانب طبقت عليهم القواعد المقررة .

الاعلانات القضائية الصادرة للشركة من صاحب شأن فى مصر يكون اعلانها صحيحاً فى مركز ادارة الشركة بالاسكندرية .

فهرس الكتاب

صفحة	
٣	مقدمة
٧	الفصل الاول - معنى التدويل
٢١	الفصل الثاني - انجلترا والتدويل . منذ انشاء شركة القناة الى الاحتلال (١٨٦٦ - ١٨٨٢)
٣٩	الفصل الثالث - مؤتمر باريس واتفاقية الاستانة (١٨٨٥ - ١٨٨٨)
٦٥	الملاحق - المشروع الانجليزى فى سنة ٨٥ . المشروع الفرنسى فى سنة ٨٥ . اتفاقية سنة ١٨٨٨ . امتياز سنة ١٨٥٤ . امتياز سنة ١٨٥٦ . اتفاقية ٢٢ فبراير سنة ١٨٦٦

« كنت في الأيام الأخيرة أتناول الصحف وأقرأ البرقيات ، وأجلس إلى الراديو فاستمع إلى مختلف النشرات ... ثم أتناول كتاباً لا يفارقني ، فلا أكاد أفتح صفحة منه حتى أجد أمي مذكرة تفسيرية ، أو مفتاحاً سرياً يحمل الألفاظ التي تحملها البرقيات ونشرات الأخبار حول موقف إنجلترا وفرنسا وأمريكا وتركيا وإسرائيل .

انه الكتاب الذي أصدره صديق المؤرخ البعثة (العتيق) الدكتور محمد صبري وسماه « أسرار قضية التحويل واتفاقية سنة ١٨٨٨ » . وهو بحث في أقل من مائة صفحة يعني عن قراءة مائة كتاب في تفسير السياسة الدولية الحاضرة ، والعايرة بشأن قناة السويس . وخليج العقبة أيضاً !

... ..
... ..

وبعد .. فانتفى أخشى أن يمتد بي الحديث حتى أنقل كتاب الدكتور صبري صفحة صفحة ، وفقرة فقرة ، لأضع تحت أظفار القراء العبرة تلو العبرة .

وكم تمنيت أن يعم هذا البحث التاريخي العظيم على أوسع نطاق في الجامعات والمدارس والأندية ، والبلاد العربية . وأن يترجم إلى الفرنسية والإنجليزية بأسرع وقت مستطاع .

من مقال للأستاذ أحمد فاسم جودة رئيس تحرير الجمهورية في عدد ٢ مارس